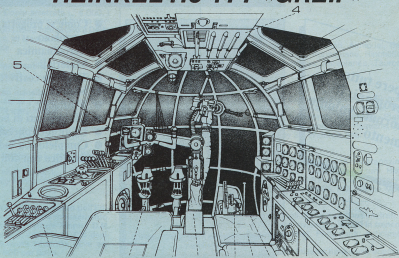


MODELLISMO

SPECIALE
MIRAGE
F.1



HEINKEL He 177 «GREIF»



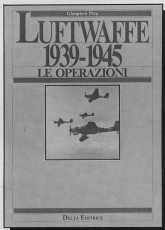
PRONTI

VOLUMI DELTA

DUE VOLUMI DA NON PERDERE

LUFTWAFFE 1939 - 1945

- I reparti
- Le operazioni su tutti i fronti
- Si fa luce su episodi controversi
- Con cartine e fotografie



Lire 12.500

*Per la prima
volta in lingua
italiana*

TECNICA DELLE MODERNE COSTRUZIONI AERONAUTICHE

*Per sapere tutto
sugli aeroplani: il
più aggiornato volume
sull'argomento*



- Come si progetta un aeroplano
- Aerodinamica
- Materiali
- Tecniche costruttive
- Motori
- Avionica
- Gli impianti di bordo
- Le ultime concezioni
- Completo con indice analitico con 400 voci

Lire 12.500

Ordinateli con la solita cedola
all'interno della rivista

Anno V - N. 7/8 Luglio/Agosto 1984

In redazione
Corrado Barbieri
Paul Russell
Luciana Vargas



EDITRICE

© DELTA EDITRICE s.n.c.

DELTA Editrice s.n.c.
Casella Postale 409
Borgo Regale, 21 - 43100 PARMA
Telefono (0521) 27883
Telex 53098 PP PRI DELTA

Concessionaria per la distribuzione in Italia: S.O.D.P. s.r.l. di Angelo Patuzzi, via Zuretti 25, 21125 MILANO - Via A. Serpieri 11/5, 00197 ROMA.

Concessionaria per la distribuzione all'estero: Messagerie Internazionali - Via Calabria 23, 20090 Fizzonasco di Pieve Emanuele (MI).

Spedizione in abbonamento postale Gruppo III/70 - Abbonamento annuale (11 numeri): Italia L. 29.800 - Estero L. 36.000 - Copie arretrate L. 4.000. I versamenti si effettuano sul conto corrente post. 00165431 intestato a Delta editrice s.n.c. di Manici M. Grazia e C., 43100 Parma.

Direttore Responsabile
Corrado Barbieri

Pubblicazione mensile registrata presso il Tribunale di Parma in data 7 dicembre 1979 con il N. 608.

I manoscritti e le fotografie anche se non pubblicati non si restituiscono.

Fotocomposizione: «La Linotipo» Parma

Stampato in offset presso la
Poligrafici Luigi Parma spa
Bologna

Abbonamenti: l'IVA è a carico dell'Editore, non detraibile dall'abbonamento. Non si rilasciano fatture (norma D.M. 28/12/72 art. 1, comma 1). Chi desidera una ricevuta separata deve aggiungere L. 500 per bollo.

Indice

Dassault Mirage F.1

di Giorgio Salerno

Pag. 4

Gli Elicotteri dell'Airfix

Pag. 17

Panoramica delle novità plastimodellistiche 1984

di Enzo Maia

Pag. 20

Heinkel He 177 «Greif»

di Gianpiero Piva

Pag. 28



GA.RE. MODEL s.n.c.

P.O. BOX 4233

ROMA - APPIO 00182

Specializzati in kits in
plastica ed in metallo.

Scatole di montaggio:

Artiplast, Air Press, Ares, Amati, Airmodel, Benassi's choice, Combat models, Ensign, Formaplane, Hinchliffe, L.S. Nichimo, Nitto, Otaki, Pleadinghaus, Rareplanes, Tauromodel, War Eagle/Falcon, ecc.

Accessori:

APC, ATP, Armtec, Cellucay, Flex-i-Grit, Floquil/Polly S, Grand Line, Green putty, Metalizer, Microscale, Milliput, Ministrip, Modeldecal, Nibelung Works, Plasticard, Plastiglaze, Plastic Rod, Polveri e Granulati policromi, Paasche, Precision Paints, Replimodel, Runway 30, Waldron, ecc.

Documentazione:

Air Enthusiast, Air International, Airfix Magazine, Argus, Aero-guides, Aero, Bellona, Canadian Military Historical Society, Kalmbach, Koku-Fan, M.A.P. Specials, Military Modelling, Monogram, Quest France, Profile, PSL, Scale Models, Squadron/Signal, ecc.

Novità esclusiva: fogli di Plasticard millimetrati.

Catalogo a richiesta inviando L. 3.000 in francobolli (rimborsabili con il primo ordine). Pagamento anticipato o spedizione contrassegno.

I soci dei clubs di modellismo hanno uno sconto del 10%.

Un F-1C-200 della 5a Escadre di Orange



DASSAULT MIRAGE F. 1

di Giorgio Salerno

Anche se il Mirage F.1 è dovuto soccombere all'F-16, nella lotta senza esclusione di colpi per un nuovo caccia europeo, egli è pur sempre considerato un eccellente aereo, ed è stato già adottato da molte aviazioni, anche sudamericane e africane. Inoltre ha dato luogo a una serie di sottoversioni specializzate, tutte facilmente ottenibili con semplici modifiche, rielaborando i modelli esistenti in commercio, dedicati a questo aereo.

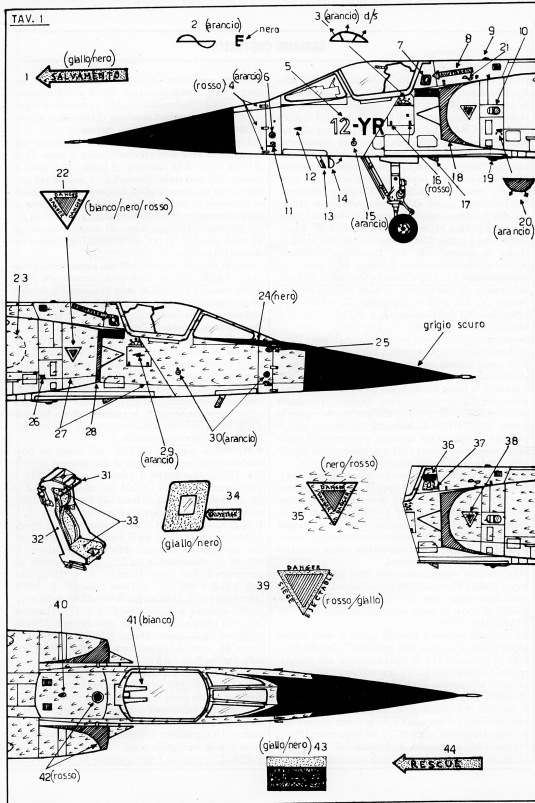
Esamineremo quindi in dettaglio tutti i Mirage F.1 prodotti finora, servendoci di disegni (tutti nella stessa scala, nelle tavole da 1 a 4) contenenti i vari particolari tecnici numerati in progressione.

F.1C: è la versione di base, già nota come F.1. Ha un motore SNECMA Atar 9K-50 da 7200 Kg di spinta statica. Particolari degni di nota per un modellista sono il tubo di Pitot corto alla punta del radome ogivale del radar Cyrano IV, che è sempre accompagnato da altre sonde anemometriche sui fianchi, precisamente una (fig. 11) a sinistra, un'altra simmetrica, a destra, sormontata da una terza (25) più in alto. Sotto l'abita-

colo c'è una antenna a lama bianco/gialla (13) del TACAN, seguita dal faro d'atterraggio retrattile (14,49), entrambi sul piano mediano.

Quindi c'è un'antenna UHF triangolare gialla (17), dissastata sulla destra (48). Sulla presa d'aria di sinistra si nota un faro (10), e uno sportellino d'ispezione (103). Quando l'aereo è atterrato lo sportello 105 è subito richiuso, ma a volte, in parcheggio, viene lasciato aperto, facendo intravedere i martinetti per il suo movimento, l'incavo per alloggiare la ruota sulla faccia interna, e cablaggi vari.

Sotto la fusoliera, a sinistra, c'è una presa d'aria (107, 50), e i due tubicini di scarico carburante in emergenza (110). Sopra e sotto la fusoliera ci sono le luci anticollisione rosse (9, 19, 40). Una bocchetta d'aspirazione (91, 97) compare, a partire all'incirca dall'F.1 n. 28, sul retro-fusoliera, e contemporaneamente il vetro del tettuccio riceve superiormente dei settori in bianco (41), forse delle antenne «annegate». Ultimamente sono stati montati sulla deriva due RWR, cioè degli avvisatori di ricezione radar (82, 86), che si aggiungono, così, all'antenna bianca (99) del VOR/LOC, situata sul bordo di un'aletta orizzontale (93), e all'an-



tenna, sempre bianca, posta sul bordo d'attacco della tip della deriva (84).

L'Armée de l'Air francese ha ordinato 225 F.1C, che, dopo essere stati valutati dal CEV (Centre d'Essais en Vol) e dal CEAM, Groupement 118, (Centre d'Expériences Aériennes Militaires), sono stati inizialmente consegnati all'Escadron 30. Essi recano il codice numerico dell'Escadron sul muso, nella posizione 5, disegnato col solo profilo in nero, seguito da una prima lettera nera «massiccia» indicante l'Escadron all'interno dell'Escadre, e quindi dalla lettera individuale dell'aereo. Gli Escadron con F.1C sono il 2/30 «Normandie-Niemen» (codice M), e il 3/30 «Lorraine» (F). Ricordiamo che i caccia francesi recano sui due lati della deriva le insegne delle due Escadrilles di ciascun Escadron. Successivamente i Mirage F.1C sono stati schierati dagli EC 1/5 «Vendée» (N), e EC 2/5 «de France» (O) dell'Escadre 5, dagli EC 1/12 «Cambresis» (Y), EC 2/12 «Cornouaille» (Z), ed EC 3/12 «Picardie» (K) dell'Escadre 12, e dall'EC 1/10 «Valois» (S) della Escadre 10.

Sono verniciati in Blue-Gray, o meglio «Mirage Bleu» (Compuolor), con le superfici inferiori, facce interne delle pinne incluse, spruzzate in alluminio, con la linea di separazione tra i due colori come nelle fig. 27, 108. I bordi delle prese d'aria recano un flash in rosso bandiera (18, 42). La «segnaletica» consiste innanzitutto delle frecce (34) in giallo cromo con bordo nero e la scritta SAUVETAGE, indicanti, su ciascun lato, il pulsante di sgancio del tettuccio, contornato di giallo con strisce oblique nere (34), e sovrastante un rettangolo nero con scritte informative gialle (52).

I triangoli DANGER di avviso del seggiolino eiettabile erano inizialmente del tipo 35, cioè in rosso con bordino nero, e con la zona intermedia con il colore dell'aereo; dal 77 in poi gli F.1 sono consegnati con le frecce SAUVETAGE ingrandite (8), e con i triangoli DANGER del tipo 22, in rosso contornato di bianco e bordino esterno nero, segnaletica ormai standard anche sugli esemplari esportati.

Sulle ali sono dipinte delle walk-lines gialle con segmenti obliqui rossi (78), mentre sullo stabilizzatore ci sono delle strisce rosse (93). Su alettoni, flaps, e piani mobili di coda, ci sono le scritte in nero NE PAS MARCHER (77, 95).

Le coccarde recano il bordino giallo, e sono situate sopra e sotto le semiali nelle posizioni 75, e sulla fusoliera in posizione 111. Il cono terminale dell'alloggiamento del parafrreno ha la punta colorata (90) su alcuni aerei, ad esempio il 12-YE n. 46 l'ha in celeste, il 30-MP n. 14, e il 118-AZ n. 201 in rosso.

Il numero di costruzione è sempre in posizione 81 sulla deriva, e sul timone ci sono le scritte in nero della designazione dell'aereo (87) e del costruttore (89).

Alcuni F.1C consegnati di recente, ad esempio il 10-SK n. 79, recano una specie di colorazione a bassa

visibilità, consistente in sottili bordi rossi alle jet-intakes (28), e walk-lines alari ridotte ai soli segmenti obliqui rossi (79); tuttavia quando parleremo in seguito di schema «standard francese» ci riferiremo a quello descritto prima, tuttora il più diffuso.

F.1 prototipi: sono stati quattro; in confronto agli esemplari di serie non avevano ancora le prese d'aria (91) sul dorso della fusoliera, né quella (107) sotto di questa, né le luci anticollisione. Lo 01, andato poi perduto in un incidente, e lo 02, non avevano inizialmente nemmeno le due pinne ventrali e il bordo d'attacco alare abbassabile. I primi tre recavano un tubo di Pitot più lungo (114) alla punta del radome, mentre gli 03 e 04 recavano, in più, un'antenna UHF bianca sul dorso (101).

Erano in metallo naturale, con una sottile striscia rossa sui fianchi (55), un flash rosso attorno alle prese d'aria, triangoli DANGER nelle posizioni 53, del tipo 39, in rosso con bordo giallo; il pulsante dell'apertura dell'abitacolo era contornato di giallo (54), senza freccia adiacente. I pannelli dielettrici 56, 60, 62, 140, il cono 63, e l'anello 65, erano in grigio, e le bordature antenne 57 e 58 in bianco. Lo 02 e lo 03 avevano anche il settore anteriore delle pinne in grigio (67).

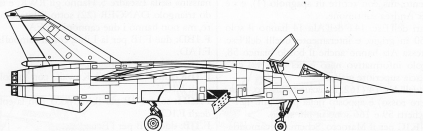
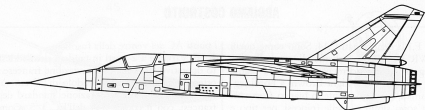
Vennero provati dal CEV e CEAM, e di quest'ultimo lo 04 recò la insegna triangolare sulla deriva. Tutti mostravano la scritta Mirage F.1 in nero sul muso, il tricolore sul timone (61), le coccarde dietro le prese d'aria, e non avevano walk-lines sopra le ali e lo stabilizzatore, né altra «segnaletica».

F.1C-200: si tratta di 25 F.1C dell'Armée de l'Air modificati con una sonda per il rifornimento in volo (45, 47) sul lato destro. Il primo di questi, n. 201, è stato sperimentato dal CEAM con codice 118-AZ, e gli altri sono stati visti in forza alla Escadre 12. Hanno un faro supplementare sul fianco destro (51).

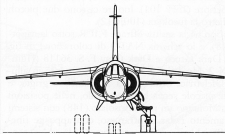
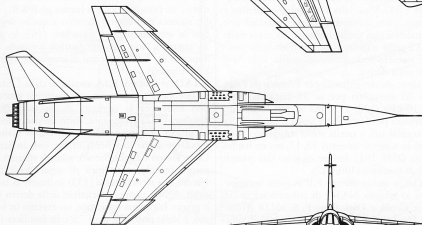
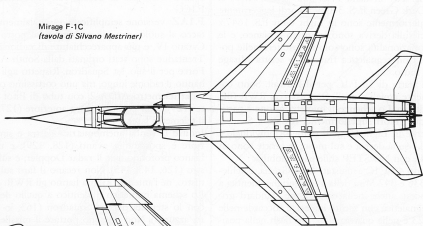
F.1CZ: sono sedici F.1C per l'aviazione del Sud Africa. Identici tecnicamente a quelli francesi, sono dotati anche essi di RWR ai bordi della deriva. Adottano lo schema di colorazione in fig. 165, con le superfici superiori in Yellow Sand (Humbrol 63 o HM-2, Mo-Lak LM-2 o FSC-22), e Dark Green F. S. 34079 (Humbrol Hu 7, Mo-Lak Lu 7), con bordi netti, e superfici inferiori in Light Gray F. S. 16473 (Humbrol HG 3). I triangoli DANGER sono del tipo 22 nelle posizioni 53, la scritta Mirage F.1CZ è sul muso, le frecce 46 sono in inglese; reca le scritte NO STEP sulle parti mobili, e il tricolore sul timone.

Sulla deriva c'è lo stemma del reparto d'appartenenza, il 3rd Squadron (167, in giallo e nero). L'insegna di nazionalità è sulle prese d'aria, e soltanto sopra le semiali; il numero individuale è in posizione 102 e 131, i dielettrici 56, 60, 62 sono in grigio, quelli 57 e 58 in bianco. La segnaletica è di tipo francese standard, incluse le walk lines giallo-rosse.

F.1CE: L'Ejército de l'Aire spagnolo ha ricevuto circa



Mirage F-1C
(tavola di Silvano Mestriner)



30 di questi F.1C, denominati C.14. Sono come quelli francesi, RWR inclusi. Lo schema di camouflage è quello di fig. 164, superiormente in Yellow Sand, Dark Green F. S. 34079, e Light Brown, a bordi leggermente sfumati, e inferiormente in bianco. Coccoarde e segnaletica sono simili a quelle francesi, per tipo e posizionamento, ma con scritte in spagnolo (1), e c'è la croce di S. Andrea sul timone.

Gli esemplari dell'Esc. 141 dell'Ala 14 hanno il solo dielettrico 60 in grigio, e interamente; quelli dell'Esc. 142 della stessa Ala hanno anche il bordo bianco 58, e il rettangolo informativo nero è del tipo 43, cioè con una striscia superiore gialla.

Lo stemma dell'Ala 14 (162, in azzurro, bianco, arancio, e numero rosso) è apposto nella posizione 121 a destra. I dischetti 59 e 166 sono in blu scuro.

F.1CH: 50 F.1C per il Marocco. Schema di camouflage della fig. 164 in Sand F. S. 33677, Brown F. S. 33434, e Dark Green F. S. 34079 a bordi leggermente sfumati; inferiormente sono in Light Gray F.S. 16473. I dielettrici sulla deriva sono in grigio e bianco, e le insegne di nazionalità sono solo in fusoliera nelle posizioni 11. Con segnaletica francese e scritta Mirage F.1CH sul muso.

F.1CK: si tratta di 18 F.1C per il Kuwait. Sono costruttivamente uguali a quelli francesi, con RWR (82, 86) sulla deriva. Lo schema di mimetizzazione è particolare, a due colori superiormente, Brown e Sand, e inferiormente in Light Gray. Il numero individuale a cifre arabe è sulla deriva e sul muso; le scritte sono in inglese (44), con NO STEP sulle parti mobili.

F.1CG: sono 40 F.1C acquistati dalla Grecia, e schierati nella 336 e 342 Mira della 114 Pterighe. Identici a quelli francesi, anche nella colorazione standard grigio-blu; segnaletica con scritte inglesi, e coccarde nelle posizioni 23 e nelle quattro alari. Fin flash nella posizione 88, e numero individuale in quella 102. Non hanno RWR sulla deriva.

F.1CR: versione da ricognizione per l'Armée de l'Air, ordinata in 30 esemplari per la 33 Escadre. Sono come gli F.1C-200 (120, 115) ma in più hanno un pod con vetratura per fotocamere sotto il muso (119), una luce bianca avanti a quella rossa sul dorso (116), e non recano le antenne inferiori 13, 17, ma ne hanno una superiore (IFF? 101). Inoltre ci sono due piccoli scoop dietro la fusoliera (100, 112).

Il prototipo ha la scritta Mirage F.1CR sotto la capotina (118), e lo schema NATO di colorazione di fig. 165, in Dark Green e Dark Gray F. S. 36118 (Humbrol HX-2, Mo Lak LBX-2), e inferiormente in alluminio. Dielettrici della deriva in bianco e grigio, e coccarde piccole senza bordo giallo, nelle posizioni 76, 102. Montano un pod affusolato (148) con sistemi di rilevamento radar e infrarosso, con apposite finestre (149); è bianco con punta silver (151) ed è agganciato a un pilone (147), anche esso bianco, sospeso tra

i punti AC del ventre della fusoliera.

F.1B: variante a 2 posti in tandem per l'addestramento operativo, adottata dalla aviazione francese. È stata ottenuta dallo F.1C allungandolo di 30 cm subito innanzi le prese d'aria. Colorazione standard degli F.1C francesi, con il codice 5-A dell'PEC 3/5 «Comat Ve-naissin» della Escadre 5. Hanno gli RWR, e un secondo triangolo DANGER (22) sotto l'abitacolo anteriore, ma non hanno i due cannoni DEFA.

F.1BD: due F.1B per la Libia, con il camouflage degli F.1AD.

F.1BE: F.1B per la Spagna.

F.1BK: due F.1B per il Kuwait, con la colorazione degli F.1CK.

F.1BH: sono F.1B per il Marocco, con la colorazione degli F.1CH.

F.1JB: due F.1B per l'Ecuador.

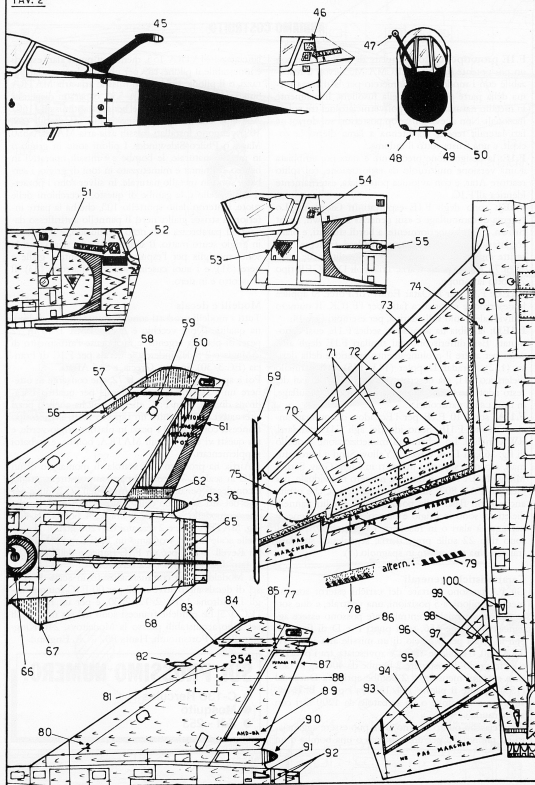
F.1BG: F.1B per la Grecia, con la colorazione degli F.1CG.

F.1AZ: versione semplificata, essenzialmente per l'attacco al suolo, con più carburante al posto del radar Cyrano IV, e più apparecchiature di radionavigazione. Trentadue sono stati ordinati dalla South African Air Force per il suo 1st Squadron. Rispetto agli F.1C non hanno il radome lungo, ma uno cortissimo ospitante il radar telemetro AIDA 2, con tubo di Pitot sottostante (124), e un pod con vetro anteriore (127, 130) per il telemetro laser.

Inoltre la sonda anemometrica destra e sinistra inferiore è spostata in avanti (128, 129), e un radome bianco profondo, per il radar Doppler, è sul lato sinistro (126, 143, 145). Non recano il faro sul fianco sinistro, né l'antenna 13, ma hanno gli RWR.

Lo schema mimetico è identico a quello degli F.1CZ, con lo stemma del 1st Squadron (163, in giallo/nero/azzurro). Non possono portare il missile MATRA Super 530. La lunghezza è immutata rispetto agli F.1C: 15 metri.

F.1AD: si tratta di F.1A acquistati dalla Libia, e quindi sarebbero costruttivamente uguali ai precedenti, se non fosse per la aggiunta di un raccordo deriva-fusoliera (132) alloggiante, sotto un pannello dielettrico grigio, un'antenna HF in un bordo bianco. Il camouflage segue lo schema di fig. 164, in Sand, Light Olive Green e Light Brown, a bordi sfumati, inferiormente bianchi, con linea di separazione tipo 125. Hanno una striscia rossa (133) indicante la turbina, e i soliti altri tre pannelli dielettrici della deriva in bianco e grigio. L'insegna nazionale, un cerchio in verde medio, è nelle posizioni alari 75 e in fusoliera (121), accompagnata da un fin flash (134). Il particolare 139 è grigio, così come grigio è un pannello sul dorso, dietro il cockpit (122). La «segnaletica», per tipo e posizioni, è quella standard francese, ma con scritte in inglese. Il numero individuale è avanti allo stabilizzatore (111).



F.1E prototipo: unico esemplare di una variante con un più potente motore SNECMA M53. Non è realizzabile con i modelli in commercio per la diversa forma della parte posteriore della fusoliera. Inizialmente in metallo naturale, venne poi verniciato nei tre colori nazionali. Non aveva gli scoop posteriori sul dorso, né fari laterali; recava un'antenna a lama dietro la cockpit, e una frusta sotto il radome.

F.1E: la designazione precedente è stata poi affibbiata a una versione multiuso da esportazione, col solito reattore Atar, e con avionica potenziata, esternamente identica all'F.1C.

F.1EJ: sono degli F.1E esportati in Giordania. Lo schema di camouflage è «*suì generis*» in Brown, Light Brown, e Sand superiormente, a bordi sfumati, e bianco inferiormente. Segnaletica standard francese, con scritte inglesi, e con insegne di nazionalità nelle posizioni 75, e sulle prese d'aria. Triangoli DANGER tipo 22 sotto la canopy.

F.1EQ: F.1E per la Qatar Emiri Air Force. Si applica la descrizione coloristica fatta per l'F.1CK. Il numero individuale è solo sulla deriva, per esempio QA-14.

F.1ED: la Libia ha acquistato sedici F.1E, così denominati. Essi differiscono dai similari F.1E degli altri paesi per avere il prolungamento anteriore della deriva (132), il radar Doppler (143, 145), e il pannello dielettrico 141, già descritti per gli F.1AD, di cui del resto adottano anche lo stesso schema di camouflage, in tutti i suoi particolari.

F.1JA: sono 10 F.1E per l'Ecuador, denominati anche, a volte, F.1JE. Sono identici agli F.1E standard, RWR inclusi. Lo schema di mimetizzazione è quello di fig. 165, in Dark Green e Yellow Sand a bordi sfumati, e con le superfici inferiori in Light Gray. Scritta Mirage F.1JA sotto il muso, e numero individuale, per esempio FAE 802, sulla base della deriva, che ospita anche il fin flash nella posizione 88. I soliti pannelli dielettrici sono in grigio e bianco. Non ha insegne di nazionalità alari o in fusoliera. I triangoli DANGER sono tipo 22 sulle prese d'aria; segnaletica standard francese, ma con scritte in spagnolo (1).

Caratteristiche generali

Gli F.1 possono portare dei carichi esterni sospesi, mediante piloni, a 5 posizioni, una ventrale, e due sotto ciascuna semiala. Ventralmente possono essere agganciati il pilone 156, tra i punti F e D di fig. 104, con la rotaia per il lancio di un missile aria-aria MATRA 530, o il pilone 152 a Y rovesciata, tra i punti A e D, in grado di sostenere 2 bombe da 400 Kg in tandem su ogni mensola, o 2 bombe apripista Durandal (153), oppure il pilone 154/155 tra i punti B/E, sostenente o 2 bombe o un serbatoio da 1200 litri con alette caudali.

Sotto ciascun punto interno alare può essere agganciato un pilone 158 per un serbatoio o una bomba o un

lanciarazzi MATRA 155, mentre ai punti alari esterni è innestabile il pilone 159 per una bomba o un lanciarazzi, o il pilone 157 per un missile aria-aria MATRA Super 530 (161) o MATRA 530, o per un dispenser MATRA Phimat di chaff e bengala antimissili (160). Alle tips alari, sulle apposite guide smontabili (69, 109) vengono installati missili aria-aria MATRA 550 Magic o Philco Sidewinder. I piloni sono in grigio o in metallo naturale, le bombe e i missili operativi in bianco, il Phimat è mimetizzato in toni di grigio, i serbatoi sono in metallo naturale. In silver sono i pozzetti del carrello e le gambe di questo, i cerchioni delle ruote, l'interno dello sportello 103, che ha la parte inferiore a strisce giallo/nera. Il pannello antiriflesso davanti al parabrezza è in nero semilucido, e il radome in grigio scuro matto. Il sedile (32) è in scuro, con la solita maniglia per l'espulsione a serpentina gialle e nere (31), e i suoi cuscini sono in marrone (33). Il cruscotto è in nero.

Modelli e decals

Tutti i modelli prodotti sono, fortunatamente, di buona qualità. Il più vecchio è quello ESCI 1/48 in 72 pezzi di plastica argento, e includente l'armamento di 2 Magic e 2 Sidewinder, e le decals per F.1C di Francia (EC 3/30), Spagna, Grecia, e Sud Africa.

Poi è apparso il Kit Heller 1/72, che consente di ottenere un F.1C francese con decals per quattro Escadrons diversi, o un F.1C ellenico, ma ha anche i pezzi alternativi per costruire un biposto F.1B, il prototipo francese; consta di 111 pezzi in plastica grigio-verde, e tra questi vi sono missili MATRA, bombe, e serbatoi supplementari.

L'Airfix ha prodotto una scatola di montaggio di un F.1C in scala 1/72, con 72 parti in polistirene grigio, e con decals per un aereo francese dell'EC 2/30, e per uno del 3rd Squadron della South Africa A. F. Anche questo modello è dotato di Magic, 4 bombe da 400 Kg, MATRA 530, e 2 serbatoi da 1200 litri.

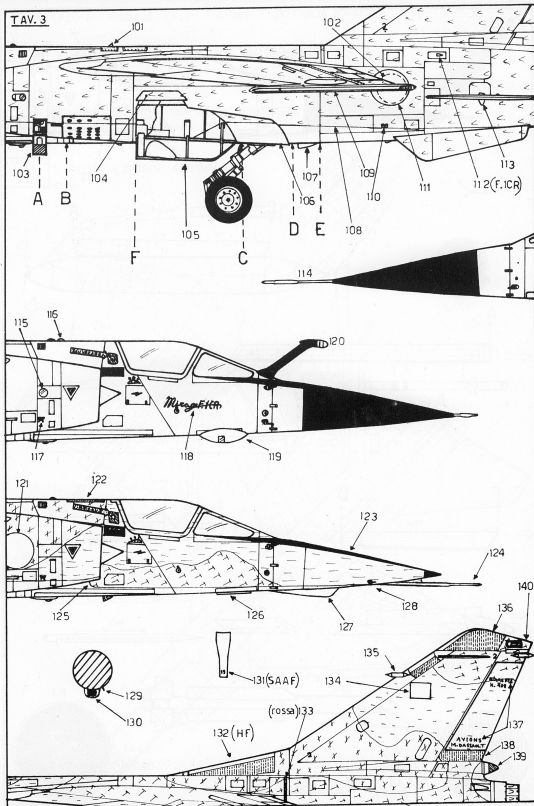
Nelle scale minori troviamo un F.1C Crown 1/144, e un Revell 1/144 per un F.1C francese dell'EC 2/30, dotato di 2 Sidewinder e 2 serbatoi.

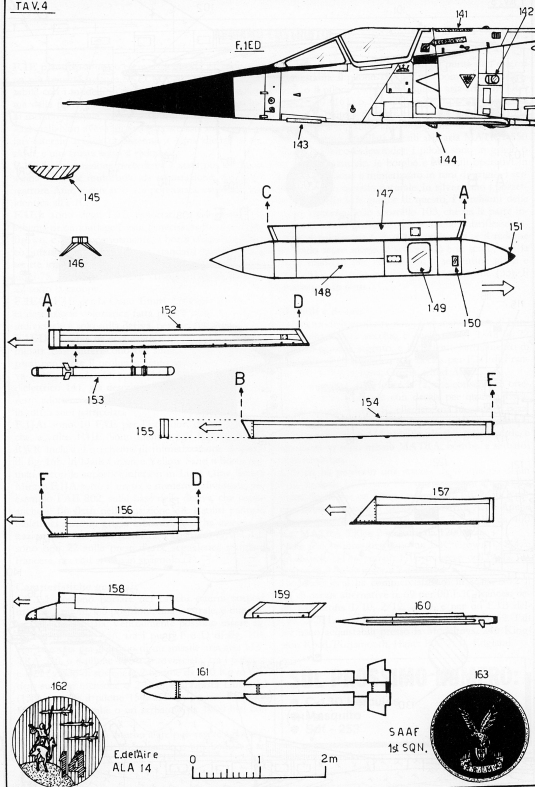
La Modeldecals ha commercializzato in scala 1/72 il set di decals alternative n. 69 per 00 F.1C francesi degli Escadrons 1/10, 2/12, 2/30, e per un F.1B dell'EC 3/5. Le rondelle francesi sono nel set n. 62. Tali set sono acquistabili presso la Modeltoys, 246 Kingston Road, Portsmouth, Hants PO2 7LR, England.

SUL PROSSIMO NUMERO:

- C-130 Hercules
- Mosquito
- Sdf - 253

TAV. 3







LIGHT-BROWN SAND

SAND YELLOW-SAND DARK-GREEN Y. SAND

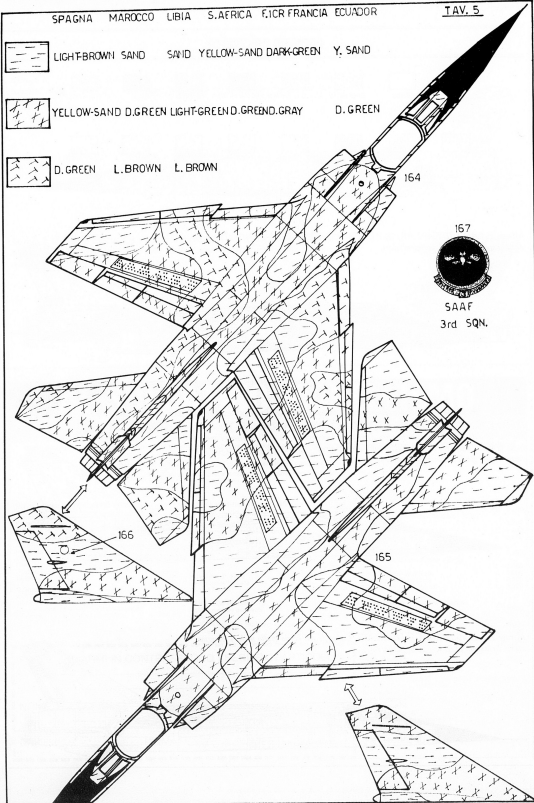


YELLOW-SAND D.GREEN LIGHT-GREEN D.GREEN D.GRAY

D. GREEN

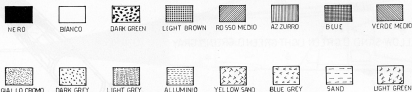


D.GREEN L.BROWN L.BROWN

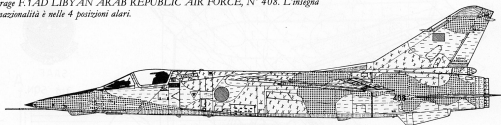


167
SAAF
3rd SQN.

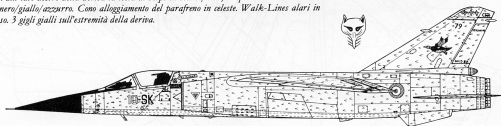
ABBIAMO COSTRUITO



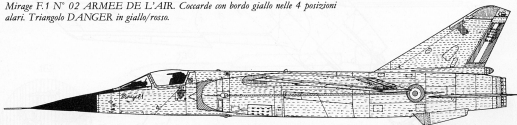
Mirage F.1AD LIBYAN ARAB REPUBLIC AIR FORCE, N° 408. L'insegna di nazionalità è nelle 4 posizioni alari.



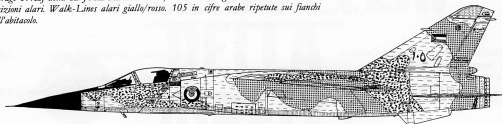
Mirage F.1C, N° 79 dell'ARMÉE DE L'AIR, 10 SK del 1° Escadron/ 10a Escadre. Sul lato destro della deriva la testa di volpe in bianco/nero, su quello sinistro l'anatra in nero/giallo/azzurro. Cono alloggiamento del parafreno in celeste. Walk-Lines alari in rosso. 3 gigli gialli sull'estremità della deriva.



Mirage F.1 N° 02 ARMÉE DE L'AIR. Coccarde con bordo giallo nelle 4 posizioni alari. Triangolo DANGER in giallo/rosso.



Mirage F.1EJ della R. JORDANIAN AF, N° 105. Insegna di nazionalità nelle 4 posizioni alari. Walk-Lines alari giallo/rosso. 105 in cifre arabe ripetute sui fianchi dell'abitacolo.



Mirage F.1JA della FUERZA AEREA ECUADORIANA. L'insegna di nazionalità è sopra la semiala sinistra e sotto quella destra, la scritta FAE nelle 2 posizioni restanti.



AL SOLDATINO MODELLISMO

VIALE UMBRIA, 41 - TEL. 02-592536 - 20135 MILANO

Disponibile il nostro Catalogo Generale 1984 comprendente tutti gli articoli del n. assortimento (aerei, m. militari, soldatini, auto, navi, decals, accessori, libri e riviste ecc.), inviando L. 5.000 in francobolli.

Dato il costo delle spese postali, si consiglia di effettuare ordinazioni non al di sotto di L. 15.000

Vasto assortimento modellismo. Modelli nazionali ed esteri. Gamma completa accessori e libri plastimodellismo.

NOVITÀ CHALLENGE PLASTIC MODELS

Vac-u-form 1/72
Fiat-Aeritalia G222
SM55
Canti. Z. 1018 - Leone-
Caproni CA135
Piaggio P32
Canti. Z. 926
Fiat CR25
Piaggio P1088
SM64
G. Garillo
La 173a Squadriglia RST
Questo volume di 108 pag. 120 foto 1 tav. a colori tratta il Fiat CR25 e il suo impiego operativo. Utilissimo per i modellisti

L. 18.500
L. 18.500
L. 18.500
L. 18.500
L. 18.500
L. 18.500
L. 18.500
L. 18.500
L. 20.000
L. 18.500

NOVITÀ M. Mirami Tamiya 1/35

Catalogo Tamiya 1984
U.S. M247 Sgt. York
Merkava Israeli Tank
Set "animali da cortile" 24 soggetti
NOVITÀ HASEGAWA 1/72
F-10E Strike Eagle
Scale 1/48
F-4E Phantom II
NOVITÀ K.P. 1/72
Disponibilità limitata
MIG 21 MF

L. 6.000
L. 28.200
L. 28.200
L. 5.000
L. 17.000
L. 29.900
L. 4.500

AEROCUBO Modelli 1/72

Parti in metallo per aerei
Elche
AP002 4 Hamilton Standard Hydromatic
(DC3 ecc.)

L. 5.000

AP003 4 Hamilton Standard 8"6" (F3F, Strike ecc.)
AP007 2 Hamilton Standard 8"6" (C45, Goblin ecc.)
AP014 2 eliche legno 7 G.M.
AP015 2 eliche legno GP

L. 6.200
L. 1.900
L. 2.200
L. 2.200

Motori
EP008 7 cil. Siemens SH14
EP011 9 cil. Bristol Jupiter + Elche
quadruple
EP012 9 cil. P.W. Wasp
EP013 9 cil. Clerget rot.
EP014 9 cil. Le Rhone rot.

L. 2.200
L. 3.900
L. 2.200
L. 2.200
L. 2.200

Accessori
AV004 conf. Ruotini coda, volantini, Venturi, DF loops, ecc.
Seggolini Elettali (2 x conf.)
EJ305 Martin Baker MK5 (Usaf Navy)
EJ305 Aces II (A10, F16)
EJ310 Martin Baker MK4A (Mirage, G91, MiG29)
EJ311 Martin Baker MK10 (Sea Harrier Hawk, AlphaJet)

L. 2.500
L. 3.000
L. 3.000
L. 3.000
L. 3.000

PREGO INVIARMI IN CONTRASSEGNO I SEGUENTI ARTICOLI:

NOME E COGNOME _____

VIA _____ CITTÀ _____

CAP _____ FIRMA _____

Serie Detail & Scale

volume grande formato, foto a colori, disegni in scala, particolari ecc. L. 14.000 CAD.
F-4 Phantom II
F-16 Fighting Falcon
F-106 Delta Dart
F-14 A&B Tomcat
B-17 Flying Fortress parte I' e II'
B-29 Stratofortress
F-105 Thunderchief
F-111 Aardvark
F-18 Hornet

KOMBI

**Organizzazione di vendita per corrispondenza articoli per il Plastimodellismo.
Il sistema più comodo per coltivare il tuo hobby.**

**Per favorire l'incontro per chi come noi è un
appassionato, questo mese proponiamo:**

Della Humbrol Serie Authentic Colours
Kit n. 7 aerei italiani Seconda
Guerra Mondiale (6 pezzi) Lit. 7.500
Kit (nuovo) U.S.A.F. Navy + Marine
(16 pezzi) Lit. 19.000

Kit (nuovo) Luftwaffe (7 pezzi) Lit. 8.550
Della Esci in scala 1/48
4011 L.T.V. F-8 e (F; N) Crusader Lit. 14.000

Ordine minimo L. 10.000

PREGO INVIARMI IN CONTRASSEGNO I SEGUENTI ARTICOLI:

NOME E COGNOME _____

VIA _____ CITTÀ _____

CAP _____ FIRMA _____

**Tutti i colori della serie Authentic (Humbrol) a
Lit. 1.200 al pezzo.**

**Chiedi inoltre il listino completo Kombi in-
viando lire 2.000 (anche in francobolli).**

**Inviatemi i vs. graditi ordini attraverso il ta-
gliando allegato indirizzando alla «Kombi»
Viale Stelvio 72 20159 Milano. Oppure telefo-
nando allo 02/9189357-9187328.**

**Spese postali e di contrassegno sono a carico
dell'acquirente e vanno sommate all'importo.**

AL SOLDATINO MODELLISMO

VIALE UMBRIA, 41 - TEL. 02-592536 - 20135 MILANO

Disponibile il nostro Catalogo Generale 1984 comprendente tutti gli articoli del n. assortimento (aerei, m. militari, soldatini, auto, navi, decal, accessori, libri e riviste ecc.), inviando L. 5.000 in francobolli.

Dato il costo delle spese postali, si consiglia di effettuare ordinazioni non al di sotto di L. 15.000

**Vasto assortimento modellismo. Modelli nazionali ed esteri. Gamma completa ac-
cessori e libri plastimodellismo.**

CHALLENGE Plastic models

Aerei in vac-u-form 1/72

Cent. 2 508

Savoia Marchetti SM 55

Aeritalia G222

Cent. 2 1018 «Leone»

Piaggio P32

Caproni CA 135

Piaggio P108 B

SM79 vers. corsa Istres

Damasco Parigi

Fiat CR26

Savoia Marchetti SMB4

SIAT SF280

Aermacchi MB326

Aermacchi MB339

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 20.000

L. 20.000

L. 18.500

L. 6.000

L. 6.000

L. 6.000

L. 6.000

L. 6.000

Novità ESCI 1/72

Scala 1/72

Sea Harrier FRS Mk1

Harrier GR3 Laser nose

Scala 1/12

F-16 Habillade

Novità 1/72 Hasegawa

F-10E Strike Eagle

Scala 1/48

F-4E Phantom II

Novità AIRFIX 1/72

Avro Vulcan B. Mk2

Scala 1/48

Grunman EA-6B Prowler

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

L. 18.500

Bristol Racer

Pratz D XII

Fokker DII

Fokker D VI

Fokker D VIII

Fokker M7

Hansa Brandenburg CC

De Havilland D.H.4

De Havilland DH9

Junkers J10/CL

Junkers F13

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

L. 8.500

GLI ELICOTTERI DELLA AIRFIX



La Airfix ha in listino dal 1984 ben 14 Elicotteri!

Per moltissimo tempo l'Airfix ha prodotto i «kit» aeronautici unicamente in scala 1/72, quindi nella sua ricca collezione, che comprende macchine volanti di ogni tipo ed epoca, non poteva mancare un congruo numero di confezioni dedicate agli elicotteri. Si tratta in effetti di una quindicina di kit molto interessanti e ben realizzati. Fra essi, quelli relativi a: Aérospatiale SA-341 Gazelle, Aérospatiale SA-330 Puma, Boeing Vertol CH-46 Sea Knight, Bolkow Bo.105, Sikorsky CH-53 Sea Stallion, Westland Scout e Westland Whirlwind, sono stati finora prodotti solo dall'Airfix: per tale motivo i modellisti che intendessero realizzare una collezione dei più significativi elicotteri non dovranno esitare a procurarsi queste scatole di montaggio delle quali avranno certamente di che restare soddisfatti, considerando il buon rapporto qualità/prezzo che offrono.

Altro pezzo unico della Airfix è quello dedicato al Bristol Belvedere. Questo kit, ormai fuori catalogo, è sempre più difficile da trovare. Il Belvedere fu una macchina molto ambiziosa che finì per rivelarsi un fallimento e forse il modello rimane di prevalente interesse anglosassone, ma resta un valido esempio dell'evoluzione delle macchine ad ala rotante.

La Airfix ha quest'anno due novità molto interessanti, relative agli elicotteri sovietici: si tratta delle riproduzioni in scala 1/72 del Mil Mi-24 (Hind in codice NATO) e del Kamov Ka-25 (Hormone). La carenza di confezioni dedicate a macchine sovietiche, in scala 1/72, si avvia così ad essere colmata egregiamente, e tali kit sono destinati a restare unici per diversi anni a venire. Lo Hind è un elicottero di peso medio/alto dalla forma classica, con rotore centrale ad elica anticoppia in coda, ha una fusoliera ben avviata cui è incardinata una corta ala fissa che serve a portare varie

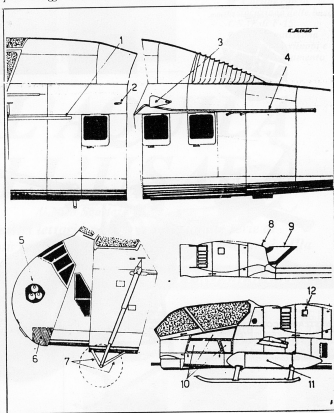
combinazioni di armamento.

Lo Hormone invece ha forme più particolari e compatte con rotori controrotanti ed impennaggi tipo aeroplano con triplice deriva. Tale aeromobile è estesamente impiegato dalla Marina Sovietica che tra l'al-

tro l'imbarca sulle tre portaeromobili «Minsk», «Kiev» e «Novorossisk» e sulle unità della classe «Moskva».

La linea di modellismo Airfix è distribuita in Italia dalla Ditta Harbert S.p.A., di Milano.

Nei disegni alcuni particolari di cui si parla nel corpo dell'articolo. Si tratta di suggerimenti per il montaggio di vari modelli.



SIKORSKY HH-53C 06003**SUPERJOLLY GIGANTE VERDE**

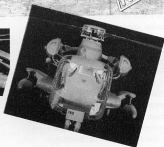
Uno dei più grandi elicotteri in servizio presso le forze armate, il Sikorsky HH-53C viene impiegato dall'aeronautica USA per operazioni di salvataggio, mentre l'aeronautica israeliana lo usa nella versione S-65 in servizi di trasporto. In questa superba scatola da 145 pezzi sono inclusi elementi opzionali e decalcomanie per le due versioni. Il modello completo è lungo 375 mm.

**ELICOTTERO DA ASSALTO 06004
SIKORSKY VFW
CH-53G/CH-53D**

Impiegato dall'esercito tedesco per operazioni d'assalto, l'enorme CH-53G fu costruito su licenza in Germania dalla VFW. Può trasportare 64 militari e piccoli veicoli. Nella scatola sono compresi rotori funzionanti, rampe di carico a posizione opzionale, strumentazione completa per la cabina di guida, oltre alle decalcomanie



opzionali per la versione della Marina USA. Lunghezza totale 375 mm.

**WESTLAND SCOUT 61042**

Elicottero standard ad impiego generico in dotazione all'Esercito inglese, questo modello superlativamente dettagliato è corredato dei contrassegni sia inglesi che giordani.



AVIAZIONE
Serie 1
Scala 1:72

**NUOVA
SERIE**

N° 1

**I BIG DI
AEREI**

I BIG DI AEREI
F-15 L'AQUILA DELL'USAF



*Pronto adesso,
ordinatelo con la
cedola alla fine
della rivista, a sole*

Lire 10.800

*Spese postali
comprese.*

- Testi dei migliori giornalisti aeronautici italiani
- Una eccezionale raccolta di fotografie a colori dell'F-15
- Lo spaccato
- Disegni a più viste
- Abitacolo e particolari
- Cartine con la dislocazione delle basi USAF di F-15
- Aggiornatissima sugli ultimi sviluppi e sistemi d'armamento dell'F-15

F-15 L'AQUILA DELL'USAF

di Nico Sgarlato

Proponiamo ai nostri lettori una nuova eccezionale serie di monografie sui più importanti caccia degli ultimi vent'anni. Alla prima seguiranno l'F-104, la serie dei Mirage, l'F-16 ed altre. Ciascuna monografia è stampata in elegante veste editoriale e di grande formato.

PRONTI PROSSIMAMENTE

I BIG DI AEREI
F-104 STARFIGHTER



I BIG DI AEREI
F-16 IL FALCO



I BIG DI AEREI
I MIRAGE





PANORAMICA DELLE NOVITÀ PLASTIMODELLISTICHE 1984

di Enzo Maio

Eccoci alla consueta rassegna per esaminare le novità delle ditte modellistiche. Oramai siamo così abituati a sentire parlare di «crisi» che questa parola

non ci spaventa né fa novità: purtroppo la situazione è peggiorata ancora di più rispetto all'anno scorso. C'è da augurarsi che questo sia il fondo, per cui, dato che peggio di così non potrebbe andare, dal prossimo anno sia tutto in miglioramento. Proviamo a esaminare i vari motivi di questa cri-

si del plastimodellismo. Il boom maggiore è avvenuto negli anni '70, e la fascia degli appassionati si raccoglieva tra i 15 e i 40-50 anni; come fenomeno di costume la gente aveva molto più tempo libero da dedicare ad hobby costruttivi di pazienza e che richiedessero una certa concentrazione. Poi è

avvenuta l'esplosione delle televisioni private (tutti passiamo molto più tempo davanti allo schermo casalingo di prima) e una proliferazione di hobby disparati, il bricolage domestico, la fotografia, i videogames, i computer ect. ect.

Inoltre le possibilità da parte dell'uomo della strada di avvicinarsi al mondo degli aeroplani sono diminuite parecchio: immaginate tutti gli show militari e non degli anni '60 quanta gente richiama. Mancando le possibilità di entusiasmarci alla vista di un bel caccia sporco e aggressivo resta evidente una diminuzione della richiesta di kits.

Da un'altra parte abbiamo avuto una notevole saturazione del mercato.

Oggi è possibile fare tutti i tipi di velivoli della storia dell'aviazione escludendo i tipi minori, ogni anno le ditte modellistiche devono andare a rovistare per trovare ancora qualche soggetto non sfruttato. E le industrie aeronautiche non possono sfornare nuovi aerei da combattimento ad un rateo superiore a quello attuale.

Anche i prezzi sono lievitati ad un livello pazzesco, ma bene o male sono sempre allo stesso passo dell'inflazione per cui un buon modello costa quanto andare in coppia ad un cinema di prima visione e quanto un paio di riviste specializzate. Morale, adesso in Italia il livello degli appassionati che continuano a seguire quest'hobby si è standardizzato in una fascia d'età attorno ai 20-30 anni, sono diminuiti parecchio i ragazzini che al sabato si compravano la scatola per passare il fine settimana facendo del sano modellismo. Meno modellisti occasionali e più specializzati che producono solo un paio di kit l'anno anche se di elevata qualità.

Ma passiamo alle novità. In casa Hasegawa troviamo ancora una certa vitalità, indice che il mercato giapponese ha una situazione decisamente più favorevole della nostra. Nella scala tradizionale 1/72 abbiamo un interessante F-20 Tigershark, la versione rimotorizzata del più classico F-5E: il velivolo originale sta promettendo un successo molto buono per cui è stata la classica trovata da parte dell'Hasegawa arrivare per prima con uno degli aerei che sarà un best-seller degli anni '80. Ovviamente lo schema della colorazione si riferisce ai primi prototipi ma con l'entrata in servizio degli

esemplari operativi è presumibile che si riciclerà la scatola con delle decals aggiornate. Abbiamo poi un BaE Harrier GR MK. 3, che si affianca al Sea Harrier già annunciato l'anno scorso che sta comparando appena adesso in Italia. Esistono già sul mercato altre confezioni di Harrier e Sea Harrier ma, tranne quelli della ESCI ormai prossimi, sono tutte mediocri per cui questi kits di quest'aereo così diffuso non sono che ben accette. Anche il Jaguar non è un aereo nuovissimo, ma la precedente confezione dell'Airfix è così vetusta che la nuova Hasegawa sarà molto bene accettata. L'elicottero antiaereo americano Hughes AH-64 Apache già in catalogo dall'anno scorso è appena arrivato in patria e si è rivelato molto buono. Abbiamo poi un riciclaggio dell'Orion in 1/72 già apparso qualche anno fa, portato allo standard di un P-3C Update II (esternelemente indistinguibile da quello vecchio, i miglioramenti sono tutti nell'avionica) con i colori della J. S. D. F., l'aviazione giapponese. Molto gradito è il General Dynamics F-111E Aardvark, il vecchio modello di Airfix era veramente obsoleto e il Revell non è assolutamente all'altezza degli standard odierni. Abbiamo poi un F-15E Strike Eagle. La maggiore esplosione l'abbiamo nella scala 1/48: è soltanto dal 1982 che l'Hasegawa si è buttata nella scala del quarto di pollice, ma sta facendo un programma molto prolifico. Accanto allo stupendo F-16A uscito recentemente abbiamo lo stesso stampo con i colori della pattuglia acrobatica statunitense Thunderbirds, che recentemente compirà una tournée in Europa. Per tutti quei fortunati che potranno vederli da vicino ecco l'opportunità di farsi uno splendido modello. La famiglia dei Phantom prosegue con un F-4G Wild Weasel, un F-4F della Luftwaffe, un F-4E giapponese, un F-4E con la shark-mouth: inutile forse ricordare che i Phantom dell'Hasegawa sono i migliori tra tutti quelli attualmente disponibili sul mercato. Via con la famiglia degli Eagles: F-15E Strike Eagle biposto e pesantemente armato, F-15J giapponese, F-15C con l'avionica dell'ultima generazione. Dulcis in fundo, un F-14A Tomcat che completerà così la prima linea dei supercaccia statunitensi.

Oramai la qualità di questa ditta orientale è così proverbiale che parlar-

ne bene sarebbe noioso: ecco l'esempio di come il modellismo abbia raggiunto uno stato dell'arte tale da renderlo esente da tutte quelle modifiche e autocorrezioni obbligatorie nei vecchi kits di una decina di anni fa. Le confezioni supplementari di carichi di caduta proliferano. In scala 1/72 abbiamo due scatole con equipaggiamenti di terra, trattori, carrelli porta e solleva armamenti, ganci di traino, generatori, impianti per l'avviamento, estintori, ect. tutti ovviamente dell'USAF. Nella scala 1/48 tre nuove confezioni: la prima dedicata alle bombe convenzionali a caduta libera, ai dispenser e ai bersagli volanti, la seconda alle bombe intelligenti ed ai pod designatori e da contromisure elettroniche, la terza ai missili aria-aria ed ai pod con cannoni da 20 e 30 mm. Le possibilità che aprono queste nuove confezioni sono infinite, dalla personalizzazione di un velivolo alla creazione di diorami veramente completi, si sentiva veramente la mancanza di qualcosa di simile. Nella scala 1/200 Love Liners di velivoli civili abbiamo diversi nuovi soggetti ma questa serie ha avuto successo solo in Giappone, da noi il settore dell'aviazione commerciale non ha mai avuto una larga riscossione da parte del pubblico: accanto ai vari Jumbo e Airbus si affianca una riproduzione dello Space Shuttle, ultima in ordine di tempo e senz'altro la più aggiornata.

Molto interessanti le nuove decals Hasegawa che offrono un'alternativa alla colorazione offerta nella confezione: validi i fogli decals di colore unico che i modellisti più esperti sapranno utilizzare validamente.

In casa ESCI le novità più interessanti sono i due cockpit superdettagliati realizzati nella scala gigante 1/12 da diversi anni ci si domandava perché non realizzare l'intero abitacolo di un moderno velivolo da combattimento completo di tutto, è una sfida interessante ai gusti del pubblico.

Si è scelto di riprodurre gli abitacoli dell'F-16A e dell'F-104G, due aerei ampiamente diffusi e molto popolari tra gli appassionati d'aviazione. Purtroppo la ESCI, data la situazione del mercato, ha deciso di congelare momentaneamente la produzione in scala 1/48: nessuna uscita è rivelata infatti per quest'anno. Nella scala 1/72 abbiamo il riciclaggio dell'ottimo stampo dell'F-104G nell'NF-104RB Red Ba-

ron, lo Starfighter civile dal grazioso motivo ornamentale. Abbiamo poi tutta la famiglia dei primi F-5A, il vecchio Freedom Fighter: F-5A con i colori olandesi e norvegesi, F-5C/RF-5 con i colori statunitensi (con la sonda fissa di rifornimento in volo) e spagnoli, F-5B biposto canadese e statunitense. Dato il buon successo di vendita del Phantom del bicentenario della scala maggiore si è deciso di riproporlo in 1/72: ecco quindi un F-4B del VX-4 dell'US NAVY completamente pitturato a stelle & strisce in occasione del bicentenario degli Stati Uniti nel 1976. Nel momento in cui leggerete quest'articolo sarà già apparso nei negozi il Sea Harrier FRS.1, a cui farà seguito a breve scadenza l'Harrier terrestre, un GR.3 della RAF col muso col telemetro laser e l'AV-8A dei Marines, in due confezioni separate. Ho già visto gli stampi e si tratta della migliore famiglia di Harrier disponibili sul mercato, di ottima qualità. Nella serie dei piccoli mezzi militari in scala 1/72 l'ESCI propone due ulteriori varianti del popolare semicingolato tedesco Sd.Kfz. Sd.Kfz. 251/7 con i pontoni per la costruzione di un ponte artificiale d'emergenza e l'Sd.Kfz. 251/8 velivolo ambulanza con la sistemazione di barelle nel suo interno. La francese Heller, distribuita nel nostro paese dalla Ricordi Giochi come la ESCI, ha anche lei solo novità nella scala piccola 1/72. Prima o poi era inevitabile che mettesse in cantiere una riproduzione del suo caccia imbarcato Etendard, ecco quindi una scatola con un Etendard IVM (presumibilmente con la versione col musetto fotografico) e un'altra col Super Etendard con i colori argentini, il massimo per farci una collezione della campagna delle Falklands. Abbiamo poi un T-33 offerto con i colori della pattuglia acrobatica statunitense Thunderbirds, nella quale ha prestato servizio per un certo periodo, e un F-94B Starfire, il primo intercettore al mondo con missili radioguidati. Il pezzo più gustoso del programma Heller per il 1984 è costituito indubbiamente dal Douglas DC-6B, uno dei veterani dell'aviazione commerciale degli anni '50-60: il quadrimotore è offerto in due scatole, una tutta civile e una in versione water-bomber tutto giallo della Sécurité Civile basata nel sud della Francia. Il Constellation già uscito lo scorso anno è riproposto

come EC-121 Warning Star, la versione picchetto radar e da guerra elettronica, antenato dell'AWACS.

Anche la Heller non ha novità nella scala del quarto di pollice, segno purtroppo che questa scala sta conoscendo un momento di ribasso in Europa a livello di costruttori.

Anche la Monogram, che era una delle produttrici più classiche dell'1/48, ci offre una sola vera novità per questa scala, un Republic F-84F Thunderstreak mimetico con i colori dell'USAF: esiste già un kit abbastanza buono dell'Heller di questo caccia-bombardiere ma sono ansioso di gustarmi il modello Monogram perché sono sicuro che non potrà reggere il confronto come ricchezza di dettagli. Molto interessante è l'SR-71 Blackbird in 1/72, offerto addirittura col drone GTD-21 trasportato sopra la fusoliera.

La ditta dell'Illinois non finirà mai di deliziarsi con queste piccole cosucce, sono questi i dettagli che a volte fanno scegliere l'acquisto di una scatola anziché un'altra. A proposito di questo singolare drone teleguidato le cui immagini sono state rivelate da poco, si è parlato parecchio dei possibili usi bellici di questo «coso» ma tra le ipotesi più credibili della sua esistenza c'è quella che lo vede semplicemente come veicolo di ricerca sul campo delle alte velocità ad alte quote: la sua forma è difatti troppo simile a quella dell'aereo madre per poter immaginare un profilo di volo diverso. Un'altra novità interessante è il ristampaggio sotto il titolo di Heritage Edition di tutta una serie di vecchie confezioni degli anni passati che faranno la gioia di tutti i collezionisti e i nostalgici: la Revell, con la sua History Marker, ha fatto scuola e speriamo che un sacco di kit molto belli siano recuperati.

La Heritage Edition comprende tra l'altro (non abbiamo l'elenco completo di tutto quello che verrà importato in Italia) l'Apollo Spacecraft con l'intermo parzialmente trasparente (1/32), il LEM con una porzione di superficie lunare (1/48), il Grumman HU-16B Albatross (1/72), il Super Constellation (1/134), il Wright Flyer (1/48?), il Grumman Gulfhawk (1/32), il DH. Mosquito (1/48), il Grumman F7F Tigercat (1/72), il Ford Trimotor (1/72), l'F-82 Twin Mustang (1/72). Le altre novità modellistiche sono in

1/72: F-15E Strike Eagle biposto e mimetico, Republic F-105G Wild Weasel, EF-111 Electronic Fox.

Tutti questi velivoli sono delle varianti specializzate di aerei già presenti nel settore modellistico in altre confezioni, ma sono più che bene accetti data la loro accattivante colorazione. Il vecchio modellino dell'F-16A (che è in realtà un ibrido con il muso e altre componenti del prototipo YF-16) è riciclato per realizzare una confezione con quattro kits più un espositore trasparente con i colori del team acrobatico Thunderbirds. Come ho già illustrato più sopra in occasione dell'F-16A dell'Hasegawa con le stesse decals, prossimamente questo gruppo acrobatico verrà in tournée in Italia ad Aviano, Roma e Napoli per cui è probabile che i kits dei Thunderbirds si vendano come il pane. Una scatola che interesserà tutti gli appassionati di razzi & missili è prevista verso la fine di Settembre in scala 1/144, consiste di un espositore con la riproduzione di ventiquattro missili strategici e tattici dei due arsenali delle maggiori superpotenze, dall'MX al Cruise, all'SS-20 al Pershing al Trident. Già negli anni passati la Monogram aveva in catalogo altri espositori di missili, e nel corso degli anni ha sempre rinnovato la prestazione con i vettori più moderni; è la prima volta però che compaiono anche i vettori sovietici ed è valido fare il confronto dimensionale tra le varie armi. Abbiamo poi un kit che è un «falso» cinematografico, si tratta dell'elicottero da combattimento della polizia metropolitana Blue Thunder: tutti avranno già visto il film omonimo, che in USA ha dato vita anche ad un serial televisivo sempre con la stessa macchina. Si tratta dell'estesa conversione effettuata su un Aerospatiale Gazelle (come tradisce il tipico rotore di coda intubato) prendendo come modello l'Hueycobra e in parte l'Apache. La scala di questo elicottero cinematografico è 1/32, lasciando chiaramente trasparire che il suo indirizzo è principalmente verso un tipo di pubblico giovanile, ma resta pur sempre il kit di un aeromobile esistente che potrebbe essere un simpatico diversivo da montare senza problemi di superdettaglio. Anche quest'anno la Monogram ha fatto scomparire dal suo catalogo alcuni modelli, ma è da ritenere che ricompariranno nei prossimi anni.

Sono tuttora latenti il B-26 Marauder, il B-25H, il Kingfisher, il Typhoon, il MiG-15, il DO-335 Pfeil, il Wildcat, l'Hurricane, il T-28B Trojan, l'Hellcat, l'Avenger, il Dauntless, il P-51B, il P-47D Razorback, il C-47 Skytrain, l'F-140R, lo Skyhawk dei Blue Angels, lo Skyraider A-1E Multiplex. È un vero peccato che la disponibilità di questi ottimi kits sia a singhiozzo, se uno vuole farsi un bel Kingfisher (ad esempio) deve cercarlo come un matto nel retrobottega polveroso di qualche negozio fuori mano. In casa Fantasyland, importatrice della già citata Monogram, troviamo anche la Tamiya purtroppo anche quest'anno nessuna novità per il settore aeronautico. La nota ditta giapponese ha dato il maggior impulso produttivo al settore delle moto e della autovetture da competizione; in questi ultimi anni in Giappone c'è stato qualcosa di più che un semplice boom delle quattroruote, per cui si è privilegiato questo campo più remunerativo. Anche da noi però le varie motociclette di grossa cilindrata in 1/12 hanno avuto un buon successo di vendita, si spiega perché il catalogo di quest'anno ha il doppio di motociclette illustrate. Nel settore dei mezzi corazzati in 1/35 troviamo alcune novità interessanti. Prima abbiamo la jeep M151A2 Ford Mutt equipaggiata col sistema controcarro mistilistico TOW, risfruttamento dell'ottimo modello già uscito l'anno scorso.

Una delle novità dell'arsenale statunitense è il semovente antiaereo M247 Sgt. York (eroe della prima Guerra Mondiale), costituito da due cannoni radiocontrollati Bofors da 40 mm sullo scafo del carro M48; il suo ingresso in servizio operativo è previsto dal prossimo anno, ecco un soggetto veramente in anteprima. Ma il boccone più ghiotto è indubbiamente il mezzo corazzato israeliano Merkava: non si tratta solo di un carro da combattimento, ma anche di un trasporto truppe. Nel suo interno possono trovare posto una squadra di soldati, la cui protezione sul campo di battaglia è infinitamente superiore a quella dei mechini M-113 di alluminio. Osservatori americani in Libano hanno commentato che questo carro, come soluzioni tecnologiche, batte di gran lunga tutti i pariclasse del mondo. Non è la prima volta che gli israeliani arrivano prima di tutti gli altri... il Merkava è ancora così circondato dalla segretezza

che non ritenevo possibile una sua realizzazione modellistica. Ma anche i Japs non finiranno mai di stupire per la loro capacità di fare per primi una cosa anziché aspettare che siano gli altri a farla per copiare. Ho visto uno dei primi kit di Merkava montato e l'alta qualità Tamiya non si smentisce mai come piacevolezza del montaggio e nitidezza dei componenti. Abbiamo poi due confezioni per i dioramisti: la prima contiene animali da fattoria (un mulo, cane, oche, galline, pulcini, maiale, conigli) per la creazione di scene sociali nelle retrovie, la seconda, indubbiamente in tema con la precedente, contiene quattro soldati tedeschi in atteggiamento di riposo. Uno è seduto su una sedia ed è intento a tagliare del pane, altri due sono in piedi intenti a consumare del cibo, l'ultimo, semisdraiato per terra, sta offrendo un pacchetto di sigarette. Il tutto si presta ottimamente ad essere integrato con la cucina da campo tedesca ippotrainata sempre disponibile nell'assortimento Tamiya o con le simili confezioni ESCL.

La Matchbox presenta per il 1984 soltanto due novità: l'elicottero francese Acrospatiale SA-365N Dauphin con i colori dell'US Coast Guard e il bimotore da trasporto leggero DH Twin Otter equipaggiato con sci delle Canadian Armed Forces. Nient'altro. Sono rimasto sinceramente un po' perplesso per queste due sole novità, e di soggetti tutt'altro che militari o popolari. La ditta inglese, che rimane sempre ai vertici della mia considerazione come rapporto di prezzo/qualità e di piacevolezza nella grafica ha traversato lo scorso anno una difficile situazione economica insieme a tutta la Lesney, pur essendo la componente in attivo del gruppo; è probabile che un certo rimescolamento interno abbia avuto come conseguenze la decisione peraltro discutibile di fare dei soggetti come il Dauphin e il Twin Otter.

Auguro comunque alla Matchbox il miglior consolidamento possibile sul mercato perché l'onestà dei suoi prodotti glielo fa meritare. La Revell, che rimane sempre una dei colossi mondiali del settore, è finalmente importata regolarmente in Italia dallo scorso anno dall'Adica Pongo. Troviamo molti articoli nuovi, ma la maggioranza di questi non sono nuovi stampi ma interessanti recuperi di kits di marche diverse. Troviamo molti ex-Frog (i

lettori più giovani non si ricorderanno nemmeno più della vecchia ditta inglese) che sarebbe stato un delitto abbandonare. Abbiamo un Focke Wulf FW-190D muso lungo che farà un'interessante coppia coll'altro FW-190 muso corto già presente nell'assortimento Revell, la variante d'alta quota TA-152 dalle ali dal fortissimo allungamento, l'Heinkel HE-162 Salamander, l'Heinkel HE-100 e il ME-163B Kommet (probabilmente questi ultimi due sono ex-Lindberg). Tutti questi sono nella scala 1/72 assieme all'altro assortimento già presente bisognerà riconoscere alla Revell il record di offrire il maggior assortimento di velivoli tedeschi dell'ultima guerra.

Sempre in questa scala una novità molto interessante è il Tornado Gr. MK I; non fatevi ingannare dalla fotografia del catalogo che illustra un Tornado ADV, il kit rappresenterà correttamente la versione da strike. L'importatore italiano ha confessato il suo interesse a produrre in loco le decals specifiche per un Tornado operativo italiano del 6° Stormo di Ghedi, per cui avremo forse una versione nazionalizzata e aggiornatissima di questo popolare bombardiere. Un'altra novità è l'AMD/BA-Dornier Alpha Jet, ovviamente dedicata ad un velivolo della Luftwaffe. La Revell aveva già dall'anno scorso una serie di kits nella scala piccola 1/144, che si è ulteriormente arricchita di un Heinkel HE-111H-6, di uno Junkers JU-88A-4, di un P-38J Lightning, di un Messerschmitt ME-110C. La qualità di questi modelli, in questa scala così poco congeniale per il nostro mercato, non è eccezionale ed è decisamente inferiore alle confezioni analoghe della Otaki, LS e Crown, specializzate nei velivoli moderni. Quest'anno troviamo nella gamma Revell anche dei kits in 1/100: si tratta in realtà di tutti quei vecchi modelli prodotti dalla Tamiya negli anni '70 e fuori catalogo dalla ditta giapponese da diverso tempo; quant'è vero un proverbio che dice che nessuno stamperà mai più perduto del tutto e prima o poi un vecchio modello salterà di nuovo in circolazione. In pratica abbiamo l'LT.V A-7A Corsair II, il Dassault Mirage IIIC, il Grumman A-6A Intruder, il MDD F-4E/F Phantom II, il BAC Lightning, il Douglas A-4E Skyhawk, l'F-104G Starfighter, il Sikorsky SH-3A Sea King, il Republic F-105D Thunder-

ELENCO DELLE NOVITÀ PLASTIMODELLISTICHE DEL 1984

MONOGRAM MODELS INC.

1/72

F-16 Thunderbirds (quattro aerei)

F-15E Strike Eagle

Grumman F7F Tigercat

NA F-82 Twin Mustang

Republic F-105G Wild Weasel

EF-111 Electronic Fox

SR-71 Blackbird & GTD-21 Drone

Grumman HU-16B Albatros

1/48

Republic F-84F Thunderstreak

DH Mosquito Bomber

LEM First Lunar Landing

F-104C Starfighter (già uscito l'anno scorso)

1/32

Apollo Spacecraft

Blue Thunder Helicopter

1/144

US/URRS Strategic Missiles Display

ITALERI S. P. A.

1/72

C-130H Hercules «Fat Albert» (Blue Angels)

YF-12A «The Thing»

Convair B-58 Hustler

FIAT BR-29 (Luftwaffe)

1/48

YF-12A «The Thing»

1/35

M-108 105 mm

M-109A2 175 mm

Chevrolet Gun Tractor

Bedford Truck

Katiuska

Allied Assault Troops (tre soldati)

US Infantry (tre soldati)

Stosstrupp (tre soldati)

Accessories II (armi, elmetti, equipaggiamenti, ect.)

HELLER

1/72

AMD/BA Etendard IVM

AMD/BA Super Etendard

Lockheed T-33 (Thunderbirds)

Lockheed F-94C Starfire

Lockheed EC-121 Warning Star

Douglas DC-6B (Air France)

Douglas DC-6B Sécurité Civile

HASEGAWA CO. LTD

1/72

BaE Harrier GRMK.3

Northrop F-20 Tigershark

BaE Sea Harrier FRS MK.1

AMD/BA Mirage F.1C (già uscito l'anno scorso)

Sepecat Jaguar GRMK. 1/A (RAF)

Grumman F-14A Tomcat (stesso Kit con nuove decals)

Lockheed P-3C Update II Orion

General Dynamics F-111E Aardvark

US AIRCRAFT WEAPON LOADING SET

5) Ford tractor, Lj-1 Lift truck, Hydraulic lift trailer, F-4

370 Gal. Drop tank dolly, General purpose dolly,

MHU-12M Ammo trailer.

US AEROSPACE GROUND EQUIPMENT

6) A/M32A-60 (GT) Generator set, A/M 32C-10 (AV)

air conditioner, Tool wagon, MC-1A High pressure com-

pressor, NF-2 Lighting Unit, Wheel Chock, Fire extinguish-

er, TTU-288/E Hydraulic test stand.

1/48

F-16A Fighting Falcon Thunderbirds

F-4F Phantom II

F-15E Strike Eagle

F-15J Eagle

F-15C Eagle

F-14A Tomcat

1/200

NASA Space Shuttle Orbiter

Decals Extra in 1/72 & fogli di decals in tinta unica.

ESCI MODELLISTICA SNC

1/72

BaE Sea Harrier FRS MK.1

BaE Harrier GR MK. 3

BaE Harrier AV-8A, Matador (US Marines Corps)

NF-104RB Red Baron

F-4B VX-4 US NAVY Bicentennial Phantom

Northrop F-5A Freedom Fighter

Northrop F-5B Two Seater

Northrop F-5C/RF-5

Sd.Kfz. 251/7 Bridge Vehicle

Sd.Kfz.251/8 Armoured Ambulance

1/12

F-16A Cockpit

F-104G Cockpit

TAMIYA PLASTIC MODEL CO.

1/35

US M151A2 Tow Launcher

US M247 Sgt. York

Merkava Israeli Main Battle Tank

Livestock Set (diciotto animali)

German Soldier at Rest (quattro soldati)

AIRFIX

1/72

Lockheed U-2

OV-10 Bronco (USMC)

KA-25 Hormone

Westland Sea King MK.1 (RAF)

Northrop F-5E Tiger II

Republic F-105F Thunderchief

Martin B-57 Canberra

ELENCO DELLE NOVITÀ PLASTIMODELLISTICHE DEL 1984 (Cont.)

Vulcan B-2
Lockheed AC-130 Gunship
Boeing Chinook
NA B-1B
Mil-24 Hind
1/48
Hughes AH-64 Apache
Panavia Tornado F-2
BaE Sea Harrier FRS.1
1/144
VC-10 Tanker (RAF)

MATCHBOX

1/72
De Havilland Twin Otter (Canadian Armed Forces)
Aerospatiale SA-365N Dauphin (US Coast Guard)

REVELL

1/72
Me-163B Komet
He-100
He-162 Salamander
Focke Wulf FW-190D (muso lungo)
Curtiss Hawk 75A
Panavia Tornado GR MK.1
AMD/BA-Dornier Alpha Jet

1/100

LTV A-7A Corsair II
Douglas A-4E Skyhawk
BAC Lighting F-2 MK.6
AMD Mirage IIIC
F-104G Starfighter
MDD F-4E/F Phantom II
Grumman A-6A Intruder
Sikorsky SH-3A Sea King
HS Buccaneer MK.2
Republic F-105D Thunderchief

1/144

He-111H-6
Ju-88A-4
P-38J Lightning
Me-110C
Airbus A-310-200
Airbus A-310-200 KLM
Airbus A-310-200 British Caledonian
Dornier DO-X
Laser battle station
Power Satellites
Space operation center
1/32
F-15B Eagle Bicentennial
BO-105 KLM

chief e l'HS. Buccaneer MK.2.

La fedeltà di riproduzione di questi vecchi modelli era variabile, andava dal mediocre Corsair al buon Phantom all'eccellente Thunderchief: una cosa comune a tutti era la buona facilità dell'assemblaggio e la pulizia delle parti, esenti da sbavature e ritiri. Speriamo che siano recuperati anche kits simpatici come il FIAT G-91 PAN o l'accoppiata Sabre/MiG-15. Nella scala gigante 1/32, più indirizzata al mercato americano per ovvi motivi di spazio, abbiamo il riciclaggio dello stampo dell'F-15B biposto con la colorazione di un Eagle utilizzato dalla McAir in commemorazione del bicentenario dell'indipendenza degli Stati Uniti, avvenuto nel 1976. Questo aereo è stato anche il dimostratore ufficiale usato dalla ditta in occasione del salone aeronautico di Farnborough di quell'anno. Un altro soggetto tutto per il mercato tedesco è l'elicottero MBH BO-105 con i colori della KLM che utilizza il mezzo per il collegamento con le piattaforme petrolifere del Mare del Nord.

Nel settore commerciale abbiamo l'an-

teprima modellistica di un Airbus A-310-300, disponibile in tre diverse confezioni, tutte in 1/144: la prima col velivolo dimostratore ufficiale della ditta, la seconda della compagnia olandese KLM e la terza della British Caledonian. Un pezzo forte per gli storici è il Dornier DO-X, sempre in scala 1/144, il mostruoso idrovolante propulso da ben dodici motori montati in coppia, con metà delle eliche traenti e metà spingenti. Nel settore spaziale troviamo delle anticipazioni modellistiche di alcuni satelliti artificiali, in scala 1/144 che si accoppiano con uno degli Space Shuttle offerti dalla Revell (ci sono in catalogo infatti Shuttle in scala 1/72, 1/144, 1/288, per tutte le esigenze di ingombro possibili). Abbiamo prima un satellite Killer chiamato «Laser Battler Station», che tradisce la sua origine troppo fantasiosa, poi uno «Space Operation Center» e un «Power Satellite» tutti e tre sono un po' giocattolosi, ma possono costituire un arricchimento per dei diorami spaziali.

Per finire il panorama sulla Revell, cito la buona affermazione presso gli

amatori della serie History Makers, che ha visto quest'anno la produzione di nuovi prezzi «l'elevato ma inevitabile» costo d'acquisto di questi veri e propri kit da collezione è ampiamente ripagato dalla rarità dei soggetti.

Ricordo che la disponibilità di queste confezioni è limitata nel tempo per cui chi fosse veramente interessato è meglio che faccia scorta di scatole per non aver rimpianti nel futuro. Assieme ai modelli la Revell sta affiancando tutta una serie di prodotti specifici per il modellismo, colle, stucco, vernici, pennarelli ecc. che recensiremo quanto prima.

Tornando in patria, l'altra ditta nazionale, l'Italeri, ha nella famiglia dei Lockheed Blackbird i suoi cavalli di maggior prestigio. Oramai tutti avranno avuto modo di conoscere ed apprezzare l'SR-71 in 1/48 uscito alla fine dell'anno scorso, dovrebbe essere doppiato tra breve dall'YF-12A (la prima versione studiata per l'intercettazione e non per la ricognizione strategica) già annunciato ma in ritardo sul programma.

Nella scala 1/72 ho avuto la sorpresa

di trovare un Convair B-58 Hustler: io per primo sono un sostenitore di questo bombardiere supersonico dalla linea penetrante, ma non mi aspettavo proprio che una ditta modellistica (europea per giunta) mettesse in cantiere un Hustler: ben venga perbacco! Ricordo che le uniche altre realizzazioni di questo elegante aereo erano della Revell e della Monogram, ma piuttosto mediocre e in scala-scatoia.

Accanto all'AC-130 Gunship recentemente uscito si affianca un'altra confezione dedicata all'Hercules, con i colori del velivolo di supporto logistico del team acrobatico Blue Angels dell'US NAVY, denominato dall'equipaggio «Fat Albert» (grasso Alberto). Si potrà creare un simpatico diorama con lo Skyhawk sempre dei Blue Angels della ESCI in 1/72. Un'altra novità gustosa è lo YF-12A «The Thing» (la cosa), nell'originale colorazione del primo prototipo nera e argento. Attualmente sono disponibili sul mercato altri due kits dell'SR-71 per opera dell'Hasegawa e della Revell, quest'ultima aveva in catalogo molti anni fa un altro YF-12A intercettore (oramai introvabile); la scelta da parte della ditta bolognese di fare questa prima versione è saggia perché evita di fare un altro doppione e arricchisce il panorama modellistico mondiale di un altro campione valido. Il bombardiere italiano FIAT BR-20 Cicogna era già apparso diversi anni fa ma era recentemente uscito dall'assortimento, ecco che quest'anno lo troviamo riproposto con i colori della Luftwaffe, presumibilmente requisito dopo l'8 Settembre. Purtroppo per vendere certi soggetti strani l'unica maniera è vestirli con delle decals di paesi commercialmente forti; non è un mistero che il mercato tedesco da questo punto di vista ripaga degli investimenti molto di più del mercato nazionale. Che i modellisti italiani non si lamentino dunque perché quand'era uscito, il BR-20 era un ottimo modello in le vendite in quegli anni non avevano assolutamente ricompensato il costruttore degli sforzi fatti per approntare lo stampo.

Lo stesso si può dire del Lavockin LA-5, rivestito per le stesse esigenze alcuni anni fa. Nel settore dei mezzi militari in 1/35 troviamo alcune novità interessanti.

Sfruttando lo stesso scafo del semovente M-109 da 155 mm uscito l'anno scorso si sono fatte due nuove confe-

zioni: l'M-108 con cannone da 105 mm e l'M-109A2 con cannone da 175 mm, entrambe molto valide. Troviamo poi con sorpresa due vecchi modelli di origine giapponese, fortunatamente recuperati in tempo dalla polvere. Il primo è lo Chevrolet trattore traina cannone per l'artiglieria della 2ª GM, simile, ma assolutamente non uguale, al Quad già disponibile nella stessa scala nell'assortimento Tamiya; l'accoppiata di questi due veicoli è molto interessante perché permette un confronto da vicino tra questi due mezzi usati per lo stesso scopo. Abbiamo poi il camion Bedford, uno dei mezzi più usati nella campagna africana: avevo già visto questi modelli alcuni anni fa e devo dire che li ho trovati splendidi sotto ogni punto di vista, non sfuggeranno assolutamente (anzi!) nell'assortimento Italeri.

Troviamo poi la riedizione del camion lanciarazzi dell'esercito sovietico dell'immediato dopoguerra Katiuscia: anche questo kit era molto bello ed era giusto che si rendesse di nuovo disponibile. Dal catalogo Italeri troviamo altre sparizioni, segno che questi modelli non saranno più prodotti ma giaceranno nei negozi specializzati ad esaurimento: per cui chi fosse interessato a loro è meglio che si sbrighi ad accaparrarseli. Ecco la lista. Velivoli in 1/48: Grumman F8F-2 Bearcat, Northrop F-5A Freedom Fighter, Lockheed T-33, NA P-51D Mustang, NA OV-10A Bronco, in 1/32, Bell 206 Jet Ranger; in 1/35, il Panzer I. Nell'assortimento dei figurini militari abbiamo l'accrescimento di tre confezioni, ex-Heller, tutte naturalmente in 1/35. La prima contiene tre soldati americani in posa d'assalto, la seconda altri tre soldati USA: due stanno inginocchiati sparando con un bazooka mentre l'altro sta parlando con un Walkie-talkie. L'ultima scatola contiene due soldati e un ufficiale della Wehrmacht in avanscoperta armati di mine anticarro, granate e armi individuali. Tutti questi figurini sono eccezionalmente belli come qualità.

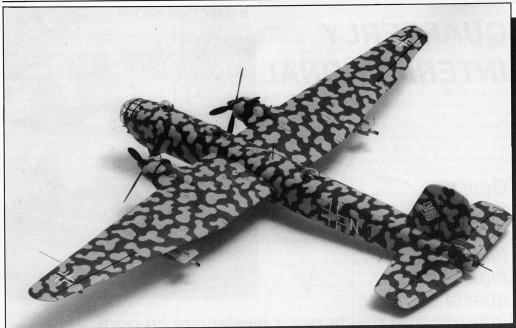
L'ultima ditta della nostra rassegna è l'Airfix; la vecchia e gloriosa signora inglese aveva avuto qualche difficoltà economica lo scorso anno ma la sua ripresa è caratterizzata da una vitalità incredibile da sola ha collezionato più modelli nuovi di qualsiasi altra ditta del settore.

Ecco l'elenco dei nuovi soggetti in

1/72, per la maggior parte inediti: Lockheed U-2, NA OV-10A Bronco (con la torretta anteriore per l'interdizione ognitempo), Kaman SH-2F Seasprite, Northrop F-5E Tiger II, KA-25 Hornet, Westland Sea King MK.1 (la versione inglese col radome sul dorso), Republic F-105F Thunderchief (l'Hasegawa fa un F-105D e la Monogram un F-105G, gli appassionati di questo aereo potranno farsi la famiglia al completo), Martin B-57 Canberra (la versione statunitense con i posti in tandem), Vulcan B-2, Lockheed AC-130 Gunship, Boeing Chinook, MiL-24 (segno che all'Airfix devono amare gli elicotteri), NA B-1B. In scala 1/48 abbiamo l'Hughes AH-64 Apache, il Panavia Tornado F-2 e il BAe Sea Harrier Frs. 1. In 1/44 solo la variante cisterna della RAF del VC-10. Come si può notare il programma è indubbiamente molto interessante e impegnativo; anche se la qualità di dettaglio dell'Airfix non ha dato segni di adeguamento rispetto agli altri kits francesi, italiani e giapponesi ben vengano comunque tanti bei soggetti come quelli promessi qui sopra.

Per concludere questa rassegna, una buona notizia: finalmente la Fujimi è di nuovo importata regolarmente nel nostro paese! La qualità e l'assortimento di questa nota ditta giapponese merita una giusta riscoperta da parte dei modellisti nostrani; da segnalare soprattutto gli ultimi modelli di elicotteri, molto belli, tra cui l'AB-212 ASW in 1/72 realizzato apposta per la Marina Militare, gli ultimi modelli di Seacobra e Towcobra, ISH-3H Sea King, HH-3F Sea Stallion e molti altri. Prima di finire lascio una silenziosa preghiera a qualche importatore col senso degli affari (oltre che a quello modellistico) per un suggerimento: lo sapete che esistono delle ottime ditte chiamate LS, Bandai, Crown, Nichimo e Otaki non importate in Italia?

Ricordiamo che le ordinazioni di volumi del nostro catalogo possono essere effettuate anche telefonicamente allo 0521/27883.



HEINKEL He 177 «GREIF»

di Gianpiero Piva

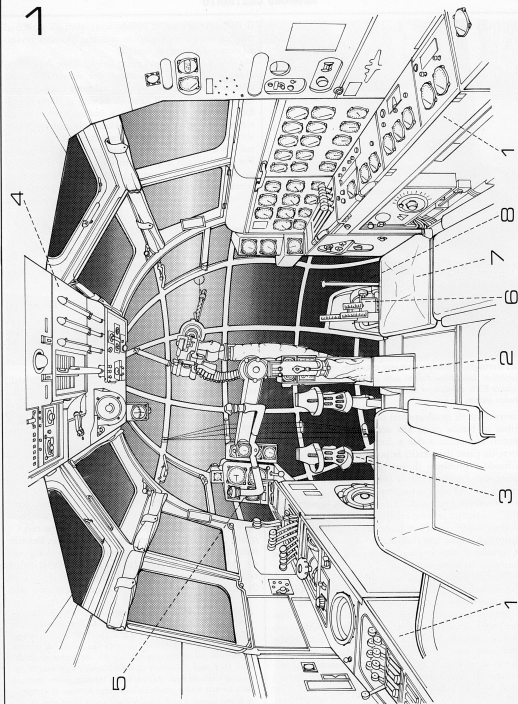
Premessa

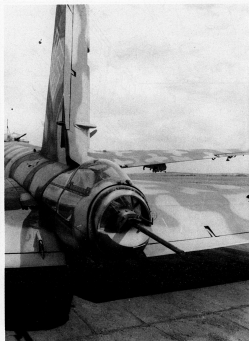
«L'accendino volante», «il vulcano», «caffettiera in fiamme», «bombardiere sola andata»: questi i nomignoli con cui spesso viene chiamato l'He 177 sulla stampa specializzata. Non vogliamo certo difendere in questa sede un velivolo che, almeno in parte, costituì un fallimento sul piano economico, tecnico ed operativo, bensì è nostra intenzione analizzare o quanto meno elencare le cause di tale fallimento, tanto quelle

conosciute dalla gran massa dei lettori quanto quelle meno note ma non per questo meno importanti.

— Il divieto posto dal Reichsluftfahrtministerium alla

In apertura dell'articolo: He 177 A-5/R6 della 4./KG100, basata ad Aalborg nell'estate del '44. Lo schema, con superfici inferiori in 65 e superiori in 74 a macchie 76, è descritto nell'articolo.





Bel dettaglio della postazione caudale, che mostra, oltre a particolari della stessa, l'alaletta sulla destra del timone, parte dell'attacco ETC subalare ed uno degli attuatori del trim dell'equilibratore sinistro.

costruzione di quadrimotori da bombardamento contribuì in buona parte alla scelta della soluzione dei motori accoppiati a due a due, senza che peraltro vi fosse da parte dei tecnici la possibilità di studiare più a fondo i problemi di surriscaldamento dei motori stessi, data l'urgenza con la quale ad un certo punto si voleva far procedere il progetto.

— L'insensata pretesa dell'RLM che un bombardiere di 27 tonnellate potesse effettuare attacchi in picchiata di almeno 60° portò a non meno di 10.000 modifiche strutturali e non, con tutto quello che ciò comportava in termini di ritardo sul programma e che alla fine si dimostrò del tutto inutile.

— Quando si giunse al debutto operativo, ciò avvenne con un velivolo che non era certo a punto e soprattutto non aveva ancora risolto i propri problemi.

— Sempre a proposito del «Greif» in azione, dobbiamo anche riconoscere che la sua opportunità iniziò proprio quando le difese degli Alleati, tanto quelle contraeree vere e proprie quanto quelle più specificamente aeree (caccia notturni, caccia pesanti ecc.) iniziavano ad essere tanto forti da preoccupare anche i piloti di aerei ben più piccoli e maneggevoli dell'He 177.

In sintesi quindi, dopo una gestazione ed un parto dif-

ficili, l'aereo giunse in ritardo sotto tutti gli aspetti al combattimento e proprio in cieli che incominciavano ad essere decisamente «caldi».

Ma cosa ne pensavano i piloti tedeschi, che dopo tutto erano i più diretti conoscitori del velivolo? Tranne una parte che lo ebbe subito in antipatia (e non si può dar loro torto visto il rateo di incidenti), molti dei piloti che con esso volarono e combatterono hanno espresso sul «Grifone» un giudizio in genere positivo, sottolineando il suo buon comportamento in volo, la sua velocità, l'efficace e potente armamento difensivo. Per usare quindi le parole di uno di loro, si trattò di un velivolo che «... quando i motori non davano noie, permetteva di operare con successo e soprattutto con un notevole grado di comfort per l'equipaggio...».

Alcuni dati sulla Hs 293

- esemplari prodotti: 1900
- lunghezza: mm 3810 (52,9 in scala 1/72)
- apertura alare: mm 3100 (43,0 in scala 1/72)
- peso: 975 Kg
- velocità: 945 Km/h
- propulsione: un razzo HWK 109-507 B da 600 Kg/spinta; durata 10 secondi
- impianto di controllo visivo: in coda 4 cartucce illuminanti, durata circa 100-110 secondi.

Varianti operative

I dati sulla produzione totale sono piuttosto discordi, comunque gli esemplari sicuramente prodotti e documentati ammontano almeno a 1126.

Dopo una preserie A-0 prodotta in 35 esemplari e praticamente mai usata in combattimento, si giunge all'A-1.

A-1: prodotta in totale in 130 esemplari dal marzo '42 al giugno '43. Per questa variante e per tutte le successive indicheremo con A1 la postazione anteriore superiore nel muso, con A2 quella anteriore posta nella gondola sotto il muso, con B1 quella dorsale più vicina all'abitacolo, con B2 quella dorsale posta circa a metà della fusoliera, con B3 quella caudale ed infine con C1 quella posteriore nella gondola sotto il muso. Per tornare quindi all'A-1, il suo armamento era composto da: A1= 1xMG81; A2= 1xMGFF; B1= 1xMGG131 con funzionamento manuale; B3= 1xMG131; C1= 2xMG81. La variante A-1 venne nel complesso assai

A destra in alto: vista posteriore del «6N + SK», «Sazio», mentre viene preparato per una missione di bombardamento notturno. Il velivolo, appartenente alla 2./KG100, porta lo schema in 76/macchie 75 e nero 22 descritto nell'articolo. A destra: primo piano del complesso scarichi-carrello, che mostra alcuni dettagli, fra i quali il collettore di raffreddamento degli scarichi centrali ed i cavi dei freni. All'estrema destra: questa immagine della torretta binata comandata a distanza permette di apprezzare la sua sagoma a base circolare e non quadrilatera come nel modello.



poco prodotta ed impiegata, in quanto le si preferirono fin dall'inizio due sottovarianti, la /R1 ed /R4.

A-1/R1: l'armamento rimane immutato nelle postazioni A1, A2, B3 e C1, mentre la B1 è ora del tipo comandato a distanza anziché a diretto funzionamento manuale.

A-1/R4: è la più diffusa sottoversione dell'A-1 ed introduce la postazione B2 con 1xMG131 manuale, per il resto tutto rimane uguale all'A-1/R1.

A-3 presenta i motori spostati più avanti di circa 20 cm, mentre la stessa fusoliera, mediante l'inserimento di una sezione immediatamente a poppa del bordo d'uscita alare, risulta più lunga di 160 cm. Questa variante-base praticamente non viene prodotta, in quanto anche in questo caso si preferiscono delle sottoversioni, la /R1, /R2, /R3 ed /R4.

A-3/R1: prodotta dall'autunno '42, totalizza con le altre tre sottoversioni dell'A-3 complessivi 170 esemplari. L'unica differenza esterna è data dalla postazione B1, che ora è armata con 2xMG131.

A-3/R2: prodotta dall'aprile '43, l'armamento viene modificato con la sostituzione dei cannoni MGFF con degli MG151 nelle postazioni A2 e B3, il che comporta che la B3 venga ridisegnata, col servente che ora è seduto anziché sdraiato come in precedenza. La postazione B1 d'ora in poi rimane armata con 2xMG131, mentre da questa variante troviamo spesso le due MG81 della C1 sostituite con una MG131.

A-3/R3: impiegata dal maggio '43 soprattutto per l'addestramento; si tratta in sostanza di un A-3/R2 dotato di attacchi subalari tipo ETC2000 per il trasporto e lo sgancio di due ordigni tipo Hs 293.

A-3/R4: praticamente uguale nell'armamento all'A-3/R3; l'unica differenza è data dalla gondola ventrale più lunga di 120 cm per l'alloggiamento dell'apparecchiatura di radioguida tipo FuG203b «Kehl III» per le Hs 293.

A-5: la variante di base, praticamente uguale all'A-3/R4, viene prodotta, comprese le sottoversioni, in 261 esemplari dal febbraio al dicembre '43, più altri 565 esemplari nel '44. I velivoli appartenenti a questa variante ed a quelle successive sono riconoscibili per le gambe del carrello più corte e per l'eliminazione delle alette Fowler sugli allettoni. Benché non appariscente, un'altra sua caratteristica è data dal fatto che gli ETC2000 subalari possono ora portare indifferente siluri tipo LT50, bombe radiocontrollate FX1400 o missili radioguidati Hs 293.

A-5/R2: può essere considerata la produzione standard della variante A-5 ed è riconoscibile per il fatto che la prima stiva bombe generalmente è chiusa.

A-5/R6: identica alla precedente, ma in questo caso anche la seconda stiva bombe è chiusa.

Infine alcune osservazioni:

– i velivoli da bombardamento notturno ed anche alcuni esemplari «diurni» e da addestramento mostrano

dei soppressori degli scarichi di forma tubolare, non certo tipo «tromba» come quelli offerti dal modello

– alcuni esemplari dei tipi A-1 ed A-3 mostrano degli spengnifiama a tromboncino all'estremità della volata dell'MGFF anteriore

– alcuni esemplari della 2/KG100 sono privi dell'MG151 anteriore, mentre altri velivoli del II/KG100 mancano della MG81 nel muso.

– gli esemplari da bombardamento notturno non presentano in genere gli attacchi subalari

– il modello Airfix dà la terza stiva bombe del tipo a rigonfiamento accentuato, adottata dall'A-6 e quindi non operativa. La terza stiva bombe negli esemplari entrati in azione, o quanto meno normalmente utilizzati, mostra invece un rigonfiamento appena accennato

– l'Airfix inserisce nella scatola un terzo ETC da posizionare sotto la fusoliera; effettivamente alcuni A-5 e subvarianti dello stesso mostrano tale ETC, ma attenzione che in nessun caso a tale attacco può essere appesa una Hs 293, essendo la dotazione normale di due soli ordigni subalari.

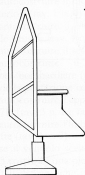
Il modello Airfix e la sua costruzione

L'unica scatola di montaggio è quella Airfix, per cui, come si usa dire, «prendere o lasciare». Alla vista dei numerosi ritiri, sbavature, incavi degli estrattori, difetti causati dallo stampo ormai vecchio, ed errori nelle linee, la tentazione di «lasciare» è stata molto forte, poi la passione ha prevalso ed ora eccoci qui ad elencare le numerosissime modifiche da apportare al soggetto. Premettiamo comunque che se la realizzazione di questo modello come da scatola è alla portata di tutti, un He 177 veramente buono o quanto meno veramente realistico può essere costruito solo da chi sia già discretamente esperto. Innanzitutto una raccomandazione: all'atto dell'acquisto della scatola controllate attentamente i trasparenti, che in molte confezioni presentano ritiri e grosse imperfezioni assai difficili poi da eliminare. Prima ancora di iniziare il montaggio sarà opportuno decidere riguardo la pannellatura e la rivettatura del velivolo: lasciarla così com'è, limitandosi ad una leggera scartavetratura, eliminarla totalmente (cosa che sconsigliamo di fare su un velivolo di tale mole, pena ritrovarci in mano a lavoro finito un acereo-giocattolo), oppure, soluzione che riteniamo la migliore, reincidere la pannellatura principale, eliminando poi tutte le linee ed i rivetti in rilievo mediante carta abrasiva. L'abitacolo è abbastanza spoglio, per cui la mole di lavoro in tale area sarà piuttosto consistente. Dovremo infatti:

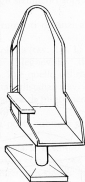
– rialzare il pianale di circa 4 mm, risagomandolo ai bordi per farlo combaciare con le pareti dell'abitacolo e ricordando di praticare, immediatamente dietro i sedili anteriori, un foro quadrato per l'accesso all'abitacolo stesso

– autocostituire le due consolle a destra dell'abitacolo

2



1



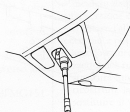
2



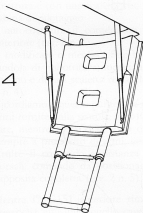
3



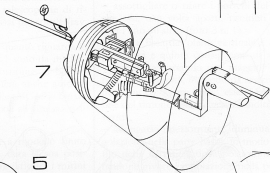
6



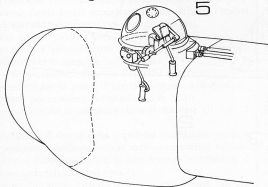
4



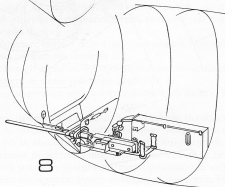
7



5



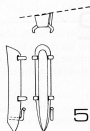
8



3

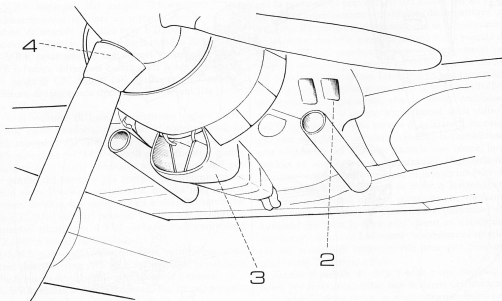
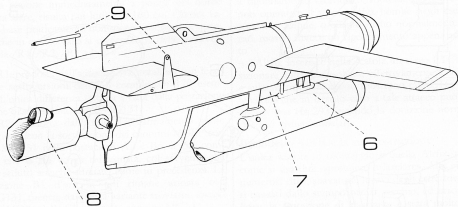


1



5

SC 1:72



ABBIAMO COSTRUITO

(tav. 1 n. 1)

- rifare la cloche con relativa guaina, supporto e pannello strumenti (tav. 1 n. 2)
- rifare la pedaliera (tav. 1 n. 3)
- autocostituire il blocco degli strumenti sopra i sedili anteriori (tav. 1 n. 4)
- autocostituire il blocco strumenti dinanzi alla consolle sinistra (tav. 1 n. 5)
- autocostituire il sedile del pilota (tav. 2 n. 1)
- autocostituire il sedile pieghevole del copilota/bombardiere (tav. 2 n. 2) e quello del mitragliere della postazione comandata a distanza (tav. 2 n. 3)
- autocostituire l'apparecchiatura di puntamento Lofte 7D (tav. 3 n. 1 e tav. 1 n. 6)
- autocostituire l'imbottitura posta subito a poppa del Lofte (tav. 1 n. 7)
- se il velivolo scelto impiegava le FX1400 o le Hs 293 costruire una piccola scatola con asta per la guida di tali ordigni, che posizioneremo a destra del Lofte (tav. 1 n. 8).

Nel caso in cui si decida di lasciare aperta la botola di accesso, dovremo:

- dettagliare gli interni della gondola con un po' di struttura e con una scaletta che permetta l'accesso alla cabina di pilotaggio
- autocostituire il contenitore di colpi dell'MG151 anteriore (tav. 2 n. 8)
- modificare o meglio rifare la botola di accesso dotandola di imbottitura, incavi, aste telescopiche di richiamo e di una scaletta retrattile assai più sottile (tav. 2 n. 4).

Ricordiamo a questo punto che per quanto riguarda le armi fornite dalla scatola, gli MG151 sono da modificare, mentre le MG131 sono da sostituire in blocco. Sempre a proposito di armi, bisognerà anche autocostituire il comando a distanza delle MG131 binate dorsali, comando da posizionare poi all'interno dell'apposita cupoletta. (tav. 2 n. 5).

Mentre l'MG151 anteriore rimane a modello finito pressoché invisibile, quello caudale, data la sua posizione, dovrà essere accuratamente modificato; i mirini di entrambi dovranno poi essere migliorati.

Per gli esterni della fusoliera consigliamo di:

- rendere esternamente meno profonda la gondola, sfruttando lo spessore della plastica

- rimpicciolire il foro per l'MG151 anteriore
- eliminare la presa d'aria del sistema anti-ghiaccio, rifarla più grande e sistemarla più in basso
- modificare la vetratura della postazione C1 (tav. 2 n. 6)
- ridurre l'altezza della cupoletta trasparente posta a protezione dell'antenna del radiogoniometro, autocostituire l'antenna stessa al suo interno e chiudere il foro in fusoliera (vedi foto 1)
- modificare la torretta telecomandata binata, che era di forma circolare e modificarne anche la parte bran-

deggiabile, che era di sagoma lievemente diversa (vedi foto aereo reale e foto 1)

- aggiungere un piccolo rigonfiamento sulla destra della postazione binata (foto 1)
- allargare il foro della postazione B2, sostituire la torretta con un'altra più grande (diametro mm 12,7) e dettagliarne interni ed esterni (foto 2)

- chiudere con una paratia di plasticard la fusoliera all'altezza dell'inizio della postazione caudale
- modificare la postazione caudale aggiungendo all'esterno la piastra a mezzaluna in blindovetro e modificandone anche il profilo laterale (vedi foto)
- aggiungere all'interno della postazione caudale il sedile per il mitragliere ed il meccanismo di adduzione colpi del cannone (tav. 2 n. 7)

- ridurre leggermente il rigonfiamento dell'ultima stiva-bombe

- incidere i solchi dei portelli delle stive-bombe usate sulla versione da noi scelta

- spostare l'alloggiamento del ruotino circa 3-4 millimetri più a poppa

- autocostituire un cassone di plasticard che simuli il pozzetto del ruotino, dotandolo anche di un minimo di struttura interna

- ricostruire la struttura del ruotino (tav. 4 n. 1)

- sostituire il ruotino (il suo diametro deve essere di mm 10,8 x 3,6 o di 12,1 x 4,4)

- assottigliare o rifare i portelli del ruotino, badando che essi, una volta aperti, risultino assai più ravvicinati l'uno all'altro (foto 3 n. 1)

La parte fissa del piano verticale è decisamente troppo spessa e quindi consigliamo di assottigliarla notevolmente, asportando una maggior quantità di materiale alla sommità, in modo da rastremare la sua sezione. Identico lavoro dovrà essere fatto sulla parte mobile del timone, che richiederà inoltre i seguenti interventi:

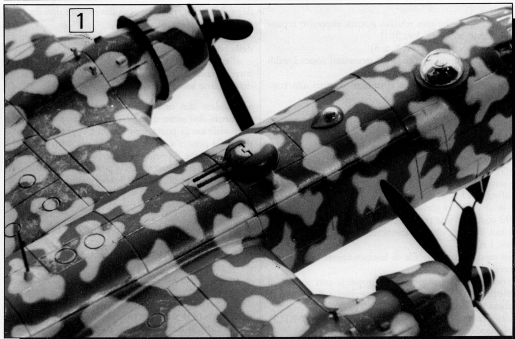
- allungarlo inferiormente, diminuendone anche l'angolazione nella parte bassa, in modo da seguire il profilo della vetratura della postazione caudale, aumentandone invece l'angolazione nella porzione più vicina al bordo d'uscita

- eliminare tanto a destra quanto a sinistra i rigonfiamenti presenti sul modello

- rifare gli attuatori del trim sul timone, badando che il superiore risulti più lungo (vedi foto 4)

- aggiungere sul lato destro una specie di aletta (vedi foto).

Prima di passare al resto della costruzione, ricordiamo che la carenatura del Lofte nel muso vetrato è posta troppo in alto, quindi ai più esperti consigliamo di riprodurre in acetato l'intero emisfero vetrato e ricostruire poi la carenatura nell'esatta posizione; ai meno esperti consigliamo invece di lasciare tutto com'è. Passiamo ora alle altre componenti del velivolo; nei piani di coda dovremo:



- assottigliare il bordo d'uscita degli equilibratori
- autocostruire gli attuatori degli equilibratori, ricordando che il destro ha l'attuatore sull'estradosso (vedi foto), mentre il sinistro presenta l'attuatore in posizione simmetrica ma sull'intradosso (vedi foto 3)
- autocostruire gli attuatori del trim, due sopra e due sotto alternati; guardando l'aereo dall'alto nella direzione di volo, la loro sequenza, da sinistra a destra sarà sotto/sopra/sotto/sopra.

Le ali richiederanno invece i seguenti interventi:

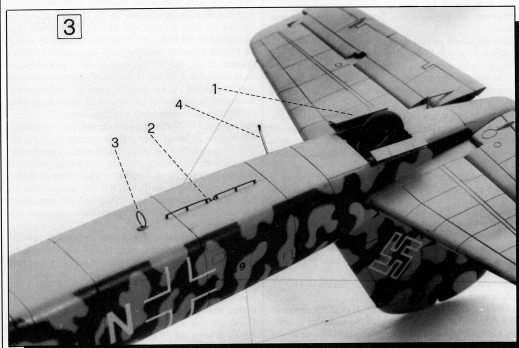
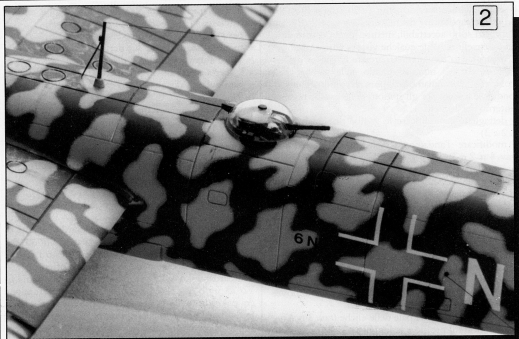
- ridurre l'ampiezza verticale delle prese d'aria dei radiatori dell'olio (foto 5)
- riprodurre i radiatori stessi all'interno delle ali
- eventualmente aprire lo sfianto e riprodurre i flabelli in posizione aperta
- assottigliare il bordo d'uscita alare
- eliminare il solco posteriore dei flaps, assente nella realtà
- ispessire ed allargare l'area attorno ai motori, rifacendo nel contempo le otto aperture, quattro dei compressori e quattro dell'impianto anti-ghiaccio delle ali (tav. 3 n. 2)
- autocostruire due rigonfiamenti a goccia sull'estradosso, poco all'esterno dei motori (foto 6 n. 1)
- aggiungere quattro piccoli rigonfiamenti rastremati e forati posteriormente sul bordo d'uscita alare (sono i condotti di espulsione rapida del carburante) (foto 6 n. 2)

- modificare o sostituire il faro di atterraggio, in modo che esso risulti più stretto ed alto
- modificare le prese d'aria ed il condotto di raffreddamento degli scarichi centrali accoppiati, o, meglio ancora, rifarli ex novo (vedi foto 5 e tav. 3 n. 3)
- se l'esemplare scelto non è un «notturno» bisognerà poi aprire quattro scassi rettangolari ed inserirvi un totale di 12 scarichi singoli, a gruppi di tre (vedi foto 5)

- rifare, sul dorso dei motori, i quattro piccoli sfianti «a pipa» (tav. 6 n. 3)

Per quanto riguarda alettoni e capottature motori, bisognerà:

- allargare gli alettoni in modo tale che, ferma restando l'ampiezza del lato maggiore parallelo all'asse della fusoliera, quello all'estremità dell'ala dovrà essere di almeno 6,5 mm; ciò naturalmente significa anche aumentare l'ampiezza degli alettoni e contemporaneamente diminuire quella dell'ala in loro corrispondenza (vedi foto 7)
- allo stesso tempo eliminare dagli alettoni i vari rigonfiamenti e dalle ali i corrispondenti incavi. Dopo aver assottigliato gli alettoni, dovremo autocostruire 8 attuatori che colleghino per l'appunto gli alettoni all'ala; attenzione che i due più esterni in ogni ala sono più piccoli degli altri due (vedi foto 7)
- autocostruire gli attuatori del trim sull'estradosso degli alettoni



– assottigliare posteriormente ed internamente i flabelli delle capottature dei motori.

I pozzetti sono accettabili, mentre invece il complesso ruote-carrelli richiede qualche vistosa correzione:

– innanzitutto bisognerà accorciare le gambe del carrello di circa 3 mm, lavorando sulle gambe stesse (cosa che sconsigliamo), oppure cercando di approfondire le fessure per gli spinotti delle gambe poste all'interno dei pozzetti

– dettagliare e modificare le gambe principali (tav. 4 n. 2 e 3)

– modificare l'andamento dei bracci di retrazione (tav. 4 n. 2 e 3)

– assottigliare i bordi dei quattro piccoli portelli solidali alle gambe del carrello, munendoli anche dei fori di alleggerimento (tav. 4 n. 2)

– le ruote sono dimensionalmente del tutto errate, per cui bisognerà, con plasticard e stucco, portarle a mm 16,6 x 5,8 oppure 16,9 x 6,2

– infine la parte «a raggi» dei cerchioni dovrà essere ridotta mediante la sovrapposizione di un sottilissimo disco di plasticard di diametro superiore a quello del mozzo delle ruote.

Anche le eliche e le ogive sono pietose, per cui dovremo:

– allargare alla base le pale delle eliche (tav. 3 n. 4)

– modificare il profilo e la lunghezza delle ogive o sostituirle (ottima base di partenza sono quelle dello Ju87 B/R Revell 1/72)

– l'intero complesso andrà poi accorciato posteriormente.

Infine gli ultimi piccoli dettagli:

– rifare il tubo di Pitot più sottile

– aggiungere sotto l'ala destra le due piccole antenne a T rovesciata del radioaltimetro FuG 101 (foto 7)

– rifare l'antenna a dipoli sul ventre della fusoliera (foto 3 n. 2)

– rifare in sprue sottile o cavo di rame l'antenna circolare sul ventre della fusoliera (attenzione che gli esemplari delle prime serie la portano sul dorso della fusoliera subito dietro la cabina di pilotaggio) (foto 3 n. 3)

– aggiungere una piccola antenna obliqua presso il piccolo trasparente ovale sul lato sinistro della fusoliera (foto 3 n. 4)

Modifiche riguardanti il carico bellico ed i relativi attacchi

Innanzitutto le bombe fornite dalla scatola sono tutte errate ed inservibili; identico discorso vale per gli attacchi ETC.

Se si intende realizzare un esemplare dotato di Hs293, sarà bene procedere come segue:

– rifare totalmente gli attacchi ETC2000, autocostituendo anche i quattro bracci di sostegno ed il braccio a sinistra di ogni attacco per il riscaldamento del missile durante il volo (tav. 3 n. 5)

– aumentare l'apertura alare delle Hs293 di 2 mm ed accorciarne la lunghezza di 1 mm

– assottigliare il piano di coda

– assottigliare anche le due derive verticali del missile

– rifare l'attacco anteriore del razzo, che deve essere a V aperta e non a triangolo pieno (foto 7 e tav. 3 n. 6).

– diminuire la distanza razzo-corpo del missile (tav. 3 n. 7)

– aumentare il diametro dell'apertura posteriore per la combustione delle cartucce illuminanti e dettagliare l'area (tav. 3 n. 8)

– aggiungere le due antenne sul piano orizzontale del missile (tav. 3 n. 9).

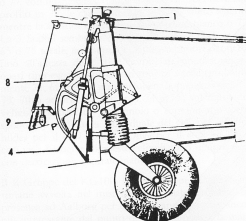
Schemi mimetici, colorazioni, codici ed insegne di nazionalità

I primi He177 giungono ai reparti con lo schema di fabbrica in 70/71/65, ma questa situazione non è destinata a durare molto, in quanto ben presto i reparti che lo usano per compiti di ricognizione offensiva e/o bombardamento sul mare passano ad uno schema in 72/73/65 o 70/71/65 ma con linea di demarcazione dei colori in fusoliera portata piuttosto in alto (a livello del bordo d'uscita alare, anziché, come prima, a livello della stiva bombe) e l'intero complesso impennaggio verticale-timone in 65; sui fianchi della fusoliera e sulla coda compaiono macchie piuttosto piccole, ravvicinate e molto sfumate in 70,71 o 02 oppure in 72,73 e 02 («F8 + DM», «F8 + LM»). Addirittura alcuni esemplari del IL/KG40 mostrano su tutte le aree in 65 (anche su quelle inferiori) una leggerissima mano a spruzzo in 02, con sovrapposte macchie probabilmente in 76 («F8 + FM»). Il codice, in quattro caratteri, mostra sempre i primi due alti circa 1/5 dei rimanenti, mentre le insegne di nazionalità di solito sono croci del tipo nero/bianco/nero o bianco/nero.

Nel caso del '177 non è possibile operare la consueta distinzione in teatri operativi, in quanto i reparti che lo impiegano sono nel complesso pochi, in genere tutti sul fronte occidentale e spesso con grosse differenze mimetiche a livello di Gruppo o addirittura di Staffel. Dopo aver visto quindi il IL/KG40, analizzeremo il KG100, cioè il reparto che li impiegherà più estesamente, tanto da essere armato quasi esclusivamente con He177 nel '44.

La 2. Staffel, operante in missioni di bombardamento notturno sull'Inghilterra, adotta uno schema con superfici latero-inferiori in 22 opaco e superfici superiori in 76 con macchioline sfumate in 74 o, molto più probabilmente, in 75 («6N + SK», «6N + HK»). Sul lato sinistro del muso appare in bianco un nome di donna corrispondente nell'iniziale al codice individuale («Susie» per il «6N + SK», «Helga» per il «6N + HK»). A volte sul 76 di base appaiono invece macchie tondeggianti in nero 22 («6N + MK»). I codici sono

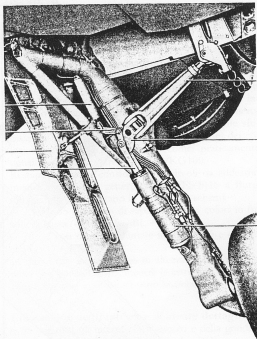
4



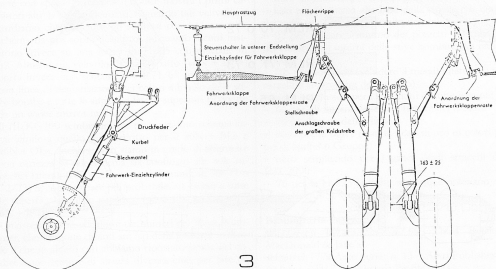
1 Sperrklinke
4 Zylinder

8 Rasthaken
9 Rastzylinder

1

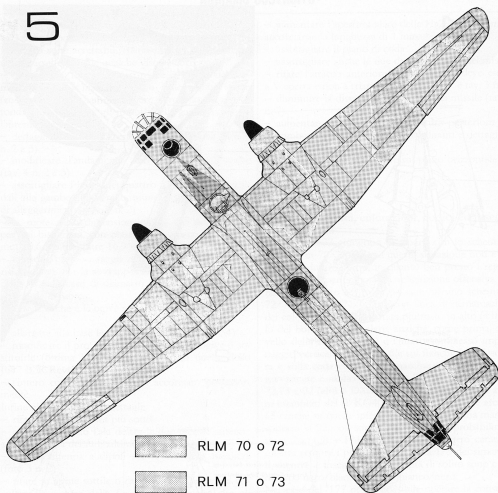


2

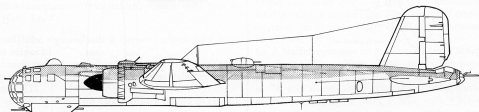


3

5



-  RLM 70 o 72
-  RLM 71 o 73
-  RLM 65



in genere bianchi o in grigio 77, con i primi due caratteri alti 1/5 dei rimanenti e gli ultimi due in genere a solo profilo bianco o grigio (fa eccezione il «6N + SK» che li ha in 77 con bordo bianco). Le croci superiori sono raramente di tipo normale, assai più spesso a soli profili bianchi, quelle laterali a soli profili bianchi o 77, con qualche caso («6N + MK») di croci nere con profilo in 77; le croci inferiori sono di solito assenti, mentre la svastica è sempre a solo profilo bianco o 77. La 3. Staffel sembra invece prediligere uno schema in 65 o 76 totale, con superfici latero-superiori ricoperte fino all'altezza delle stive bombe da un drappaggio quasi tipo «wawe mirror» in toni di verde (probabilmente 71, ma non si può escludere la presenza del 72, 73, 70 o addirittura dei grigi 74 e 75) sul muso dei velivoli compare un nomignolo o soprannome corrispondente alla lettera individuale del velivolo («Brunhilde» per il «6N + BL», «Olly» per il «6N + OL» e così via). Le ogive di questi velivoli sono sempre nere con decorazione a spirale bianca.

Il II Gruppo del KG100, la cui vita operativa nel '44 rimane avvolta nel mistero (unico dato certo la sua presenza ad Aalborg per circa un anno) appare ancor più interessante dal punto di vista mimetico: la maggior parte dei velivoli porta uno schema in 74/65 con grandi macchie ameboidi in 76 sul 74 e parte del Werk Nummer dipinto in nero sui due lati della gondola posta sotto il muso («030 6N + NM», «043 6N + HM»). Le insegne di nazionalità sono tutte del tipo a soli profili bianchi, eccetto quelle alari inferiori, del tipo bianco/nero o nero/bianco/nero; le ogive sono nere con spirale bianca ed il codice mostra i primi caratteri alti 1/5 dei rimanenti. Riguardo tali velivoli ricordiamo che non tutti gli studiosi concordano sullo schema da noi sopra descritto, in quanto alcuni insistono invece su una livrea in 71/65 con macchie in 02. Almeno un velivolo di tale reparto («6N + DN») porta invece uno schema in 70/71/65 (o 72/73/65) con linea di demarcazione dei colori a livello delle stive bombe e tutte le superfici latero-superiori ricoperte da un wawe mirror in 76.

Il III/KG100 sembra invece preferire uno schema assai simile a quello già descritto per il «6N + BL» e «6N + OL», anche se non siamo in grado di affermare con certezza se tale schema sia confinato alle sole superfici laterali (con quelle superiori quindi in 70/71 o 72/73) o, come appare più probabile, sia esteso a tutte le superfici laterali o superiori («865 6N + GS», «866 6N + JB»).

Un'osservazione: gli ultimi tre numeri del Werk Nummer, che vengono dipinti sui lati della gondola ventrale e che in alcuni casi abbiamo riportato prima del codice, sono sempre di altezza diversa, cioè, per fare un esempio, l'8 di 865 è alto circa la metà dei rimanenti due numeri ed allineato ad essi seguendo la linea del margine superiore.

Ritornando ora agli schemi mimetici, passiamo al KG1, unica unità operativa con He177 sul fronte orientale. Dalle rarissime foto dei velivoli di questo Geschwader possiamo desumere che esso adottò sicuramente almeno due schemi mimetici: il primo in 70/71/65 con «spina alta» e fianchi e timone coperti da un drappaggio in toni di verde («V4 + AS») ed insegne di nazionalità del tipo bianco/nero o nero/bianco/nero; il secondo in 76/22 con macchie sfumate in 75 sul 76 («V4 + HN»), con partitura dei colori e colorazione di insegne e codici praticamente uguali a quelli dei velivoli della 2./KG100.

Restano infine da considerare i velivoli da addestramento, operanti in genere con la FFS(B)16 a Burg; tali esemplari presentano in genere due schemi: - 72/73/65 con linea di separazione dei colori in fusoliera bassa («VF + RJ», «BL + E...»)

- 76/22 con macchie sfumate in 75 sul 76 e «spina» alta («VD + XS»).

In tutti i casi i codici sono di altezza uguale, rossi (o neri) con bordo bianco, mentre le estremità alari inferiori e la fascia in fusoliera sono bianche.

Colorazione degli interni e di alcuni dettagli

- 66 per tutti gli interni dell'abitacolo e della gondola anteriore, i sedili, le consolle, i quadri degli strumenti, le parti metalliche della cloche, gli interni della torretta dorsale e della postazione caudale, la faccia interna dei frames del tettuccio

- nero semilucido o cuoio rossastro per le imbottiture dei sedili, i braccioli, il cuscino del puntatore

- nero semilucido per le impugnature della cloche

- kaki per la guaina alla base della cloche e le cinghie dei sedili, con fibbie in metallo naturale

- 02 per il Lofte, l'interno dei pozzetti del carrello e del ruotino, gli interni delle stive bombe e dei radiatori alari

- 02 (ma non è da escludere il metallo naturale) per i carrelli e la struttura del ruotino)

- nero semilucido per i cerchioni di tutte le ruote

- 66 per gli interni delle capotture dei motori

- 70 per le pale delle eliche

- nero per le ogive (tranne i casi di uso di colori propri di Staffel o Gruppo)

- nero semilucido per i ganci degli attacchi degli ETC2000

- 76 per le Hs293 (a volte comunque potevano essere anche in 65).

Bibliografia essenziale

W. Green «Warplanes of the Third Reich» - MacDonald & Jane's

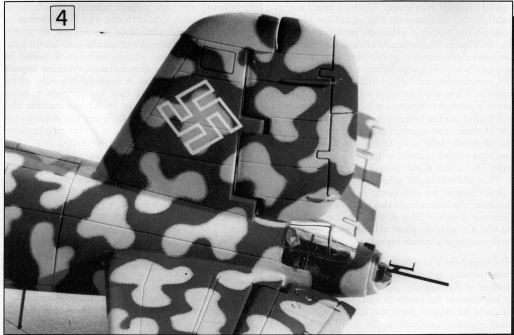
«Heinkel 177» Aero Series n. 13 - Aero Publishers

A. Price «He177» - Aircraft Profile n. 234

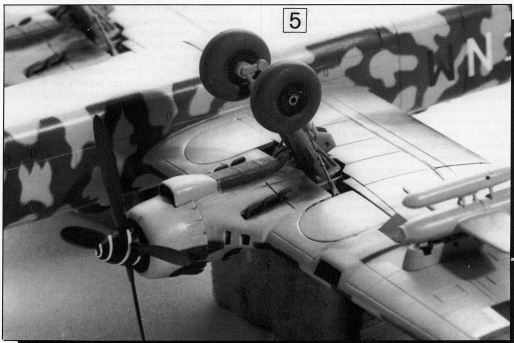
E. Brown «Wings of the Luftwaffe» - MacDonald & Jane's

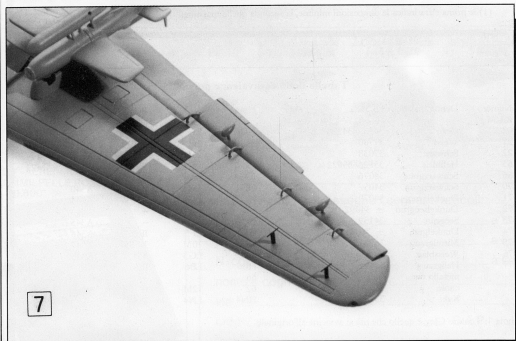
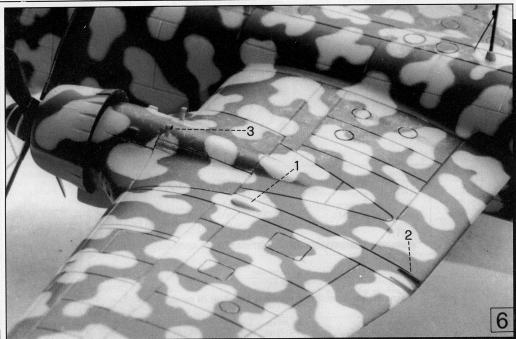
ABBIAMO COSTRUITO

4



5





ABBIAMO COSTRUITO

«Luftwaffe bombers in action» – Squadron/Signal in action n. 3

IPMS Magazine, marzo 1970

G. Sengfelder «Flugzeugfahrwerke» – Motorbuch Verlag (solo per ruote e carrelli)

U. Balke «Kapfgeschwader 100 Wikings» – Motorbuch Verlag (per la storia operativa)

Altri testi consultati

AAVV «Luftwaffe Camouflage and Markings» vol. 3 – Kookaburra

A. Price «German Air Force Bombers of WWII» vol.

2 – Hylton Lacy

«Luftwaffe in WWII» Aero Pictorials n. 1 – Aero Publishers

K. Ries jr. «Markierungen und Tarnanstriche...» vol. 4 – D. Hoffmann Verlag

Warbirds Illustrated n. 6 – Arms & Armour Press

Wings, vol. 2 n. 4 (agosto 1972)

Air International, aprile 1975

Luftfahrt International n. 14

Aerei n. 3/84.

Dimensioni in millimetri (He 177 A-5)

	apertura alare	lunghezza	altezza
aereo reale	31440	22000	6440
1/72	436,6	305,5	89,4

Dimensioni in millimetri delle insegne di nazionalità (1)

	fusoliera	ali super.	ali infer.	svastica
aereo reale	1450/1600	950/1000	1450/1900	700/1000
1/72	20,1/22,2	13,2/13,8	20,1/26,4	9,7/13,8

(1) la prima cifra indica le dimensioni minime, la seconda quelle massime.

Tabella delle equivalenze dei colori

Numero R.L.M.	Denominazione	FS 595a	note	Humbrol	Mo-Lak	Pactra	Gloy	Airfix
02	Grau	34159/34226	1	HG6	LG6	IG9	A343	—
21	Weiss	37780		34	1M	IP104	A361	M10
22	Schwarz	37038		33	2M	M1	A362	M6
65	Hellblau	35526/35622	1	HG5	LG5	IG10	A342	M22
66	Schwarzgrau	36076		HM4	LM4	IM68	—	—
70	Schwarzgrün	34052	1	HG1	LG1	IG14	A340	—
71	Dunkelgrün	34079	1	HG2	LG2	IG13	A341	—
72	Dunkelseegrün	± 34092	1	—	—	—	A344	—
73	Seegrün	34159	1	—	—	—	A345	—
74	Dunkelgrau	± 36081	1	HF5	LF5	IF26	A346	—
75	Mittelgrau	36231	1	HG11	10M	XF55	A347	—
76	Weissblau	± 35622	1	HG3	LG3	IG12	A348	—
77	Hellgrau	36492		HB6	LB6	IE81	—	—
	metallo nat.			56	—	—	R251	—
	cuoio	± 30215		62	12M	IP103	—	M23
	Kaki	33564		HN4	LN4	IN60	—	—

nota 1: il colore Gloy è quello che più si avvicina all'originale.

VOLUMI DELTA

SERIE STORIA E AZIONE

La collana «Storia e Azione» è la più moderna serie di volumi di aeronautica pubblicata oggi in Italia. È destinata a comprendere prossimamente altri titoli di storia e di tecnica, e diventare fonte fondamentale di informazione, consultazione, nonché interessante e piacevole lettura per ogni appassionato.



20 famose operazioni aeree degli ultimi 40 anni: Seconda Guerra Mondiale, Guerra di Corea, Guerra Arabo-israeliana, Vietnam. L. 12.000



Tutto l'essenziale sui moderni aerei da combattimento. Illustrato con oltre 100 foto fotografate e disegni a tre viste. L. 11.500



Un'opera aggiornatissima sulla tecnica aeronautica degli ultimi 20 anni. Alla portata dell'appassionato e valida anche per il tecnico. Decine di disegni, schizzi e foto. L. 12.500



Per la prima volta in lingua italiana la storia della Luftwaffe nella 2a G.M. Notizie e particolari inediti, luce su episodi controversi, tutte le operazioni su tutti i fronti. L. 12.500

NAVI e AEREI

IN PREPARAZIONE

Tutte le portaeromobili di tutto il mondo: portaelicotteri, portaerei, navi da assalto anfibo. Le tecniche di impiego delle unità e dei velivoli a bordo. Illustrato con disegni e foto.



IN PREPARAZIONE

Ai comandi delle macchine belliche più veloci e sofisticate del nostro tempo. Il parere del pilota su: F-15, F-16, Tomcat, F-104, F-111, ecc.



Tutto l'essenziale sui carri armati in servizio nei vari eserciti. Fotografie, dati e caratteristiche di ogni mezzo. L. 10.500

Gli articoli del catalogo Delta vengono venduti in contrassegno postale con spese di spedizione a carico dell'editore. L'ordinazione può anche essere effettuata telefonicamente allo 0521/27883.

FORMATO 20,8 x 14,6 cm

I BIG DI AEREI

FORMATO 23 x 29 cm.

La serie di monografie aeronautiche italiane più aggiornata e illustrata.



IN PREPARAZIONE



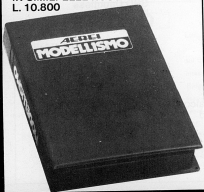
IN PREPARAZIONE



IN PREPARAZIONE

L. 10.800 cd.

RACCOLTITORE PER «AEREI-MODELLISMO» IN SIMILPELLE ROSSA L. 10.800



pergo inviarmi contrassegno i seguenti articoli:

N. copie _____ titolo _____ a L. _____

N. copie _____ titolo _____ a L. _____

N. copie _____ titolo _____ a L. _____

nome e cognome _____

via _____

città _____ C.A.P. _____

firma _____

INSERIRE IN BUSTA E AFFRANCARE. INDIRIZZARE A: Spett. DELTA EDITRICE - Casella Postale 409, 43100 - Parma (Italy)

VOLUMI DELTA



L. 18.000



L. 6.600



L. 10.200



L. 6.600



L. 12.800



ARRETRATI
FOTOSPECIAL
L. 5.500

7/8-1982/: Japanese SDF,
USAF, Thunderbirds
12-1982/: Corsair II, F-104
Olandesi, A-10 in action, Immagini
dall'Est.
7/8-1983/: 25 anni di Phantom,
MAC, Stuka e assaltatori tedeschi
2a G.M., Centre d'Essais,
Immagini dall'Est.
11-1983/: Intruder, Bf. 109, Tiger
Meet 1983, Immagini dai Paesi
Arabi.
Modellismo Special/: Carro
Armato Tiger I, F-16, Sherman
1/35, M. 113.

SQUADRON/SIGNAL SPECIAL

CIASCUN VOLUME CENTINAIA DI FOTO E
DISEGNI IN BIANCO E NERO E A COLORI



in lingua
inglese
L. 16.500



L. 14.000

SQUADRON/SIGNAL "IN ACTION"

CIASCUN VOLUME 100 FOTOGRAFIE.
IN LINGUA INGLESE



L. 10.500

Aerei moderni, storici, carri armati, navi e armi nella
serie fotografica più famosa del mondo.

AEREI

F-104 Starfighter
A-10 Warthog
F-14 Tomcat
F-15 Eagle
A-20 Havoc
F-5
F-111
C-130 Hercules
B-52 Stratofort.
FW190

P-40
F-4U Corsair
Spitfire
P-38 Lightning
B-29 Superfort.
Macchi C.202
Messerschmitt BF-109
(1a parte)
(2a parte)
P-80

A-26 Invader
B-26 Marauder
B-36
B-24 Liberator
B-25 Mitchell
B6F Hellcat
P-39-P63
F-86 Sabre
Gunslingers
PV-1 Ventura
SB2C Helldiver
F-16 Fighting Falcon
SR-71 Blackbird
Harrier
Mitsubishi A6M Zero
A-1 Skyraider
A-7 Corsair
106 Delta Dart

PBY Catalina
F-84 Thunderjet
SBD Dauntless
B-17 F. Fortress
Phantom

CARRI ARMATI E NAVI

Centurion
Sherman
Panther
T-34
PzKpfw IV
PzKpw-38(t)
US Infantry-Vietnam
Stuart tank
US Battleships
U Boats
US Subs



MESSERSCHMITT 262B-1a/U1

**LO STUPENDO KIT HELLER 1/72
MESSERSCHMITT Me262B 1a/U1**

**IN OMAGGIO
A CHI SI ABBONA
O RINNOVA
L'ABBONAMENTO
PER 11 NUMERI**

ESEMPLO DI
COMPIAZIONE DEL VAGLIA

CONTI CORRENTI POSTALI
RICEVUTA
di L. **29.800**
in ventinovemilaottocento

su C/C N. **165431**
intestato a Delta Editrice di Manici M. Grazia & C. s.n.c.
Borgo Regale, 21 - Cas. Post. 409 - 43100 Parma

eseguito da
residente in
oddi



Bollo lineare dell'Ufficio accettazione

L'UFFICIALE POSTALE

Cartellino
del bollettario

Bollettino di L. **29.800**
Lire, ventinovemilaottocento

su C/C N. **165431**
intestato a Delta Editrice
di Manici M. Grazia & C. s.n.c.
Borgo Regale, 21 - Cas. Post. 409 - 43100 Parma
eseguito da
residente in
oddi

Bollo lineare dell'Ufficio accettazione

numerato
d'accettazione

L'UFF. POSTALE



Bollo a data

Importante: non scrivere nella zona sottostante

CONTI CORRENTI POSTALI
Certificato di accreditamento di L. **29.800**
Lire ventinovemilaottocento

su C/C N. **165431**
intestato a Delta Editrice di Manici M. Grazia & C. s.n.c.
Borgo Regale, 21 - Casella Postale 409 - 43100 Parma

eseguito da
residente in
oddi



Bollo a data

Bollo lineare dell'Ufficio

L'UFFICIALE POSTALE

bollettario n. 9

**AERIAL
MODELLISMO**

